Die rechtlichen Beziehungen der preußischen Eisenbahnen zur Reichspostverwaltung

---

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Hans Iltgen

Referendar in Trier

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

BONN

Friedrich Cohen

1915

Dem Andenken meines geliebten Vaters,

des Gymnasialdirektors

Dr. Iltgen

gewidmet.

Inhalt.

Seite

I. Die der Eisenbahn gegenüber der Post obliegenden Verpflichtungen.
A. Einleitung: 1. Die geltenden Vorschriften:
a. deren Entstehung, und zwar:
α. die Entwickelung bis zum Eisenbahngesetz von 1838 1
β. die weitere Entwicklung bis zum Eisenbahnpostgesetz von 1875 1
γ. das Eisenbahnpostgesetz von 1875 . . . 3
δ. das preußische Kleinbahngesetz von 1892 4
b. Zusammenstellung des Ergebnisses 5
B. Die Verpflichtungen im einzelnen:
1. der rechtliche Charakter dieser Verpflichtungen 5
2. Ausschluß des ordentlichen Rechtswegs und zuständige Behörden 6
3. das Verhältnis der Haupt- und Nebenbahnen zur Post, und zwar
a. der Hauptbahnen:
α. die sich unmittelbar auf die Beförderung und Beförderungsmittel beziehenden Verpflichtungen . . . 7
αα. die unentgeltliche Beförderungspflicht 9
ββ. die gegen eine Vergütung zu gewährenden Leistungen 10
γγ. die Unterhaltung, Reinigung etc. der Beförderungsmittel (Postwagen) 12
β. die weiteren Verpflichtungen bezüglich der Betriebseinrichtungen:
αα. Allgemeines 13
ββ. die Postdiensträume 14
γγ. Berücksichtigung der Post bezüglich der Postdienstwohnungen 18
δδ. die Fahrpläne 22
b. Die Einschränkung dieser Verpflichtungen gegenüber den Nebenbahnen 22
4. Das Verhältnis zu den Kleinbahnen 24
II. Die Haftpflicht der Eisenbahn gegenüber der Post:
A. die gesetzlichen Grundlagen:
1. für die Haftpflicht bei Verletzung bzw. Tötung eines Postbeamten.
a. Artikel 8 des Eisenbahngesetzes 25
b. § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes sowie der Einfluß der späteren Gesetzgebung auf seine Gültigkeit . 27

Seite

c. Das Verhältnis des Reichshaftpflichtgesetzes zu den anderen „gesetzlichen Vorschriften" insbesondere zum B. G. B. 30
d. Zusammenstellung 33
2. Die Gesetzesgrundlagen der Haftung für Sachschaden unter besonderer Berücksichtigung der Frage nach der Anwendbarkeit der entsprechenden Vorschriften des H.G.B. . . 36
B. Die Haftung im einzelnen:
1. Bei Verletzung und Tötung eines Postbeamten 38
a. Dem verletzten Beamten gegenüber:
α. Voraussetzung der Verantwortlichkeit;
αα. Der Unfall muß sich „bei dem Betriebe" der Eisenbahn ereignet haben (Haftpflichtgesetz § 1) 39
ββ. Wer ist „Betriebsunternehmer" im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes? und wie ist diese Frage für den Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu beantworten? . . . 44
γγ. Der örtliche Geltungsbereich des Haftpflichtgesetzes 46
εε. Der Begriff des „eigenen Verschuldens" und . . 42
δδ. Der höheren Gewalt im Sinne des Haftpflichtgesetzes 48
β. Der Umfang der Verantwortlichkeit 50
insbesondere:
αα. Ist § 254 B.G.B. anwendbar? 50
ββ. Ist § 840 B.G.B. anwendbar? 52
b. Die Verantwortlichkeit der Verwaltung gegenüber . . . 53
α. Die Voraussetzungen des Artikel 8 des Eisenbahngesetzes 53
β. das Verhältnis des Art. 8 zu § 12 des Reichsunfallfürsorgegesetzes 55
γ. Ergebnis 58
δ. Die Sonderstellung der Kleinbahnen in dieser Hinsicht 58
2. Die Haftung für Sachschaden 60
a. Die Ansprüche der Postverwaltung 60
b. Die Ansprüche der Postbeamten 67
III. Abschluß: Die finanzielle Seite des Verhältnisses der preussischen Staatsbahnen zur Reichspostverwaltung 69

Literatur.

Arndt, Das Staatsrecht der deutschen Staaten, Berlin 1901.
Aschenborn, Das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches, Berlin 1908.
Bessel u. **Kühlwetter**, Preußisches Eisenbahnrecht, 2 Teile in 1 Bde. Köln 1855—1857.
Becher, Die Ausführungsgesetze zum B.G.B., München 1911.
Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, 7. Aufl., Stuttgart 1910.
Denkschrift über das Verhältnis der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zur Reichspostverwaltung (vgl. Verhandlungen der Budgetkommission des Hauses der Abgeordneten vom 20. Februar 1911 und des Plenums vom 21. Februar 1911).
Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (E.E.E.).
— Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts, 2 Bde. Breslau 1886-96.
— Deutsches Frachtrecht mit bes. Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. 2. Aufl. 3 Bde., Berlin 1887—99.
— Das Reichshaftpflichtgesetz. 7. Aufl. Hannover 1912.
Endemann, Das Recht der Eisenbahnen, Leipzig 1886.
— Handbuch des Handelsrechts, 4 Bde. 1881—85.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (R.G.).
Exner, Der Begriff der höheren Gewalt, Wien 1883, Wörterbuch des deutschen Staats- u. Verwaltungsrechts. 2. Aufl. herausgeg. von M. Fleischmann.
Fritsch, Die Eisenbahnen, Berlin 1908.
Genzmer, Das Reichshaftpflichtgesetz, Berlin u. Leipzig 1882.
Gerth, Der Begriff der vis maior, Berlin 1890.
Gleim, Das Eisenbahnbaurecht, Berlin 1893.
Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Band 3.
Häbler, Die Haftpflicht ex recepto, Leipzig 1884.
Hafner, Begriff der höheren Gewalt, Zürich 1886.
Kah, Kommentar zum Haftpflichtgesetz, Mannheim 1874.
Laband, Staatsrecht des Deutschen Reichs. 6. Aufl. Leipzig 1912.
Linckelmann, Die Schadensersatzpflicht aus unerlaubten Handlungen.
Mandry, Zivilrechtlicher Inhalt der Reichsgesetze. 4. Aufl. Freiburg 1898.
Niedner, Einführungsgesetz zum B.G.B. 2. Aufl., Berlin 1907.
Planck, Kommentar zum B.G.B. 3. Aufl. 1905/08 (4. Aufl. herausgeg. von Strohal, im Erscheinen).

Poppe, Die finanziellen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahn, Berlin 1911.
Puchelt, Kommentar zum deutschen H.G.B., 4. Aufl. 2 Bde. Leipz. 1894.
Reindl, Haftpflichtgesetz, München 1901.
Rönne, Staatsrecht der preußischen Monarchie. 5. Aufl. von Zorn 2 Bde. Leipzig 1898/08.
Schulze u. **Leuthold**, Staatsrecht des Königreichs Preußen u. Sachsen, Marburg 1888.
Staudinger, Kommentar zum B.G.B., 7. u. 8. Aufl. München 1912/14.
Thöl, Handelsrecht, 3 Bde. Leipzig 1879.
Zorn, Staatsrecht, 2 Bde. 2. Aufl. Berlin 1895/97.

I. Die der Eisenbahn gegenüber der Post obliegenden Verpflichtungen.

A. Einleitung.

1. Die geltenden Vorschriften.

a) Entstehung.

α Die Entwicklung bis zum Eisenbahngesetz von 1838.

Bis zur Einführung der Eisenbahnen in Preußen im Jahre 1837 hatte der Staat vermöge des Postregals, welches sich unbeschränkt auf den ganzen Umfang der Monarchie erstreckte — anders der Postzwang, der in den verschiedenen Landesteilen einen verschiedenen Umfang hatte —, das ausschließliche Recht, Posten anzulegen. Es war daher niemand befugt, Personen oder Sachen zu bestimmten Zeiten sowie zwischen bestimmten Orten, d. h. fahrplanmäßig, zu befördern (Allgemeines Landrecht Teil II, Tit. 15, §§ 141, 142). Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen, der anfänglich ausschließlich in den Händen von Privatunternehmern lag (Eisenbahngesellschaften), war daher eine Schmälerung des staatlichen Vorrechts. Der Staat, der die Eisenbahnen den Privatunternehmern überließ und damit einen wichtigen Teil seines bis dahin ausschließlichen Privilegs preisgab, — während sich andererseits aber die Eisenbahnen als ein willkommenes Hülfsmittel für den Postbetrieb darstellten —, legte daher den Eisenbahnen entsprechende Verpflichtungen auf. Dies geschah zunächst, da eine allgemein gültige Regelung nicht sobald zu erwarten stand, durch vertragsmäßige Festlegung in den den Eisenbahnunternehmern erteilten Konzessionsurkunden, und zwar in Preußen zunächst gegenüber der Magdeburg—Leipziger und Berlin—Potsdamer Bahn im Jahre 1837.

β Die weitere Entwicklung bis zum Eisenbahnpostgesetz von 1875.

Entsprechend dem sich alsbald herausstellenden Bedürfnisse einer Gleichmäßigkeit der bei der Konzessionierung zu verfolgenden Grundsätze schritt man allmählich zu einer gesetzlichen Festlegung dieser Normen. So ist denn zunächst in Preußen diesem Bedürfnisse Rechnung getragen

worden durch das „Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838[1]). §§ 36,37 des Gesetzes regeln die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegenüber der Postverwaltung. § 36 lautet wörtlich: „Die aus dem Postregale entspringenden Vorrechte des Staates, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gehen, soweit es für den Betrieb der Eisenbahnen nötig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschließung des Privatgewerbes aufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung von postmäßigen Versendungen unter den nachfolgenden näheren Bestimmungen zu benutzen." Der zitierte § 36 verdient deshalb eine besondere Erwähnung, weil er bis zur reichsgesetzlichen Regelung dieser Materie durch die nachfolgenden Gesetze in Kraft erhalten worden ist, sodaß seine Geltung von verhältnismäßig sehr langer Dauer gewesen ist[2]). Seine Bestimmungen sind durch die preußischen Postgesetze vom 5. Juni 1852 § 9 und vom 21. Mai 1860 § 5 aufrechterhalten worden. Durch Verordnung vom 19. August 1867[3]) wurde er auch in den im Vorjahre neu erworbenen Gebieten eingeführt; damit hatte er bei Gründung des Norddeutschen Bundes in dem weitaus größten Teile des Bundesgebietes gesetzliche Geltung erlangt. Eine beabsichtigte Besteuerung der Eisenbahnen zu gunsten der Postverwaltung wurde im Gesetze von 1838 nicht vorgesehen. In dem nun folgenden Postgesetze vom 2. November 1867[4]) wurde er ebenfalls aufrechterhalten (§ 5). Auch die im Anschlusse an § 5 des zuletzt genannten Gesetzes getroffenen Anordnungen[5]) des Bundespräsidiums bezüglich der gleichmäßigen Abgrenzung

---

1) G. S. 1838, S. 505.

2) Über die Bedeutung des § 25 des Gesetzes und inwieweit dieser § heute noch Geltung hat, siehe unten.

3) G. S. 1867 S. 1426.

4) Bundesgesetzblatt 1867, S. 62.

5) Abgedruckt als Anlage B zu den Motiven des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875. Drucksachen des Reichstages 1875/76 Bd. 1 No. 4, S. 16, 17.

der Verpflichtungen der Eisenbahnen zeigen einen engen Anschluß an die Bestimmungen des § 36 des Gesetzes vom 3. November 1838. § 4 Abs. 1 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 [1]) hielt ihn ebenfalls in Kraft. Für die von den Staatsbahnen der Post zu gewährenden Leistungen war ein im Bundesrate vereinbartes Reglement vom 1. Januar 1868, welches bis zum Ablaufe des Jahres 1875 Geltung hatte, maßgebend.

γ Das Eisenbahnpostgesetz von 1875.

Der Ablauf der achtjährigen Geltungsdauer des Reglements gab den äußeren Anlaß zu der Schaffung des einheitlichen Rechtes, wie es in dem geltenden Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 vorliegt [2]). Dieses Gesetz ist seit dem 1. Januar 1876 in Kraft und gilt für alle Eisenbahnen, ohne Unterschied, ob Reichsbahnen oder Eisenbahnen der Bundesstaaten, jedoch mit Ausnahme von Bayern und Württemberg mit Rücksicht auf Art. 52,46 der Reichsverfassungsurkunde. Das Gesetz bezweckte nicht etwa, neues Recht zu schaffen, es sollten vielmehr nur, soweit möglich, die bisher bestehenden Verschiedenheiten unter voller Aufrechterhaltung der wesentlichen Ergebnisse der bisherigen Entwicklung beseitigt werden. In den Einzelheiten schloß sich das neue Gesetz ziemlich an das Reglement vom 1. Januar 1868 an. In wichtigen Punkten allerdings wurden die für die Eisenbahnen günstigeren Bestimmungen der meisten Privatbahnkonzessionen übernommen. So wurde die Zahl der in einem Zuge unentgeltlich zu befördernden Postwagen allgemein auf e i n e n beschränkt, während die Staatsbahnen vorher unter Umständen auch mehr Postwagen unentgeltlich zu befördern hatten. Die Gewichtsgrenze der unentgeltlich zu befördernden Pakete wurde durchweg auf 10 kg festgesetzt. Als Mietzins der von den Eisenbahnen der Post zur Verfügung gestellten Dienst- und Wohnräume wurde, auch mit Rücksicht auf den inzwischen gestiegenen Zinsfuß, $7\,_0/^0$ an Stelle der den Staatsbahnen früher gezahlten $6\,_0/^0$ des Baukapitals bestimmt. Der Reichskanzler hat zu diesem

1) R. G. B. S. 347,
2) R. G. B. S. 318.

Gesetze — von der ihm in Art. 10 des in Rede stehenden Gesetzes eingeräumten Befugnis Gebrauch machend — Vollzugsbestimmungen unter dem 9. Februar 1876 [1]) erlassen. Auf Grund der inzwischen gemachten Erfahrungen wurden diese Bestimmungen durch Erlaß vom 9. Mai 1878 [2]) abgeändert. Gemäß Art. 9 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 ist der Reichskanzler weiterhin ermächtigt, für Eisenbahnen mit schmalerer als der Normalspur sowie für Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung [3]) die in diesem Gesetze der Eisenbahn im Interesse der Post auferlegten Verpflichtungen zu ermäßigen oder ganz zu erlassen. Auf Grund dieser Ermächtigung erfolgte der Erlaß des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879 [4]).

δ Das preußische Kleinbahngesetz von 1892.

Für Kleinbahnen, d. h. solche Eisenbahnen, die zwar dem öffentlichen Verkehre dienen, nicht aber dem Durchgangsverkehr, dem allgemeinen nationalen Verkehre, ist das preußische „Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892" [5]) maßgebend. Der Begriff der Kleinbahnen ist in § 1 des Gesetzes näher definiert. § 42 enthält die Festlegung der Verpflichtungen gegenüber der Postverwaltung, welche den Kleinbahnen auferlegt werden können. Die nähere Abgrenzung für den einzelnen Fall erfolgt in der den Unternehmern zu erteilenden Genehmigung des Eisenbahnbetriebes [6]). Von den Kleinbahnen sind die in dem in Rede stehenden Gesetze mitbehandelten Privatanschlußbahnen scharf zu scheiden. Sie dienen nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern lediglich privaten Interessen, sind private Anlagen, die sich als einen Ausfluß des Eigentumsrechtes an dem dazu benötigten Grund und Boden darstellen. Sie sind daher naturgemäß auch von allen Verpflichtungen im Interesse des öffentlichen Verkehrs, die anderen Bahnen obliegen, bzw. auferlegt werden können, befreit.

1) Z. Bl. 1876, S. 87.
2) Z. Bl. 1878, S. 261.
3) Hierher gehören die sogenannten Nebenbahnen.
4) Z. Bl. S. 380.
5) G. B. 1892 S. 225.
6) vgl. Fritsch „die Eisenbahnen" zu § 42 des Gesetzes Anm. 58.

Als Ergebnis des im Vorstehenden kurz skizzierten Entwicklungsganges ist folgendes festzuhalten: Für das deutsche Reich, mit Ausnahme von Bayern und Württemberg gilt das sogenannte Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 mit den Vollzugsbestimmungen des Reichskanzlers vom 9. Februar 1876 und 9. Mai 1878, sowie der im Anschluß an Art. 9 des Gesetzes ergangene Erlaß vom 28. Mai 1879. In Preußen ist daneben das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 maßgebend. Die einschlägigen Bestimmungen des preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 (§§ 36, 37) haben also infolge der reichsgesetzlichen Regelung dieser Materie keine Geltung mehr, da nach Artikel 2 der Reichsverfassungsurkunde „die Reichsgesetze den Landesgesetzen vorgehen".

b) Zusammenstellung des Ergebnisses.

Eine Schilderung der Entwicklung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Post in den übrigen deutschen Staaten würde — abgesehen davon, daß damit über den Rahmen dieser Arbeit hinausgegangen würde — zu weit führen. Bemerkt sei nur, daß mit Ausnahme von Bayern und Württemberg, in den anderen Staaten durchaus ähnliche Entwicklungsgänge zu finden sind. So ist z. B. in Kurhessen, Sachsen-Weimar-Eisenach sowie in Sachsen-Koburg-Gotha das preußische Eisenbahngesetz von 1838, soweit es die Beziehungen zur Post regelt, in nahezu unveränderter Gestalt übernommen worden. In Bayern und Württemberg dagegen war zur Zeit der Einführung der Eisenbahnen die Post in Händen des Hauses Taxis, sodaß sich in diesen Staaten die Entwicklung naturgemäß ganz anders gestaltete [1]).

B. Die Verpflichtungen im einzelnen.

Über die juristische Qualifizierung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Post kann kein Zweifel herrschen. Die gegenseitgen Rechte und Verpflichtungen sind durch Gesetz genau festgelegt; es bleibt daher für deren willkürliche Normierung nach Art eines Vertragsverhältnisses kein Raum [2]). Dies gilt in gleicher Weise auch für das Verhält-

1. Der rechtliche Charakter dieser Verpflichtungen.

1) Siehe hierüber u. a. Becher „die Ausführungsgesetze zum BGB" uud Poppe „die finanziellen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen in Deutschland" Berlin 1911.

2) Eine eingehende Stellungnahme zu dieser Frage folgt im wei-

nis der Postverwaltung zu den in den Händen von Privatunternehmern bzw. Gesellschaften befindlichen Kleinbahnen, solange die diesen gegenüber der Postverwaltung obliegenden Verpflichtungen keine anderen sind, als die im Kleinbahngesetze von 1892 festgelegten. Soweit jedoch etwa die Eisenbahngesellschaften weitergehende als die ihnen kraft Gesetzes obliegenden Verpflichtungen übernehmen, — was allerdings praktisch wohl kaum der Fall sein wird — ist zweifellos ein Vertragsverhältnis gegeben; denn insoweit handeln sie auf Grund freien Willensentschlusses.

2. Ausschluß des ordentlichen Rechtswegs u. zuständige Behörden.

Der vorstehenden rechtlichen Beurteilung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Post entspricht naturgemäß die Ausschließung des ordentlichen Rechtswegs bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahnverwaltungen über die Bedürfnisse des Postdienstes sowie die Natur und die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes. Gemäß Artikel 1 Abs. 3 des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875 entscheidet in solchen Fällen in erster Instanz die Landesaufsichtsbehörde, nur „soweit die Postverwaltung sich bei dem Ausspruche der Landesaufsichtsbehörde nicht beruhigt, der Bundesrat, nach Anhörung der Reichspostverwaltung und des Reichseisenbahnamts" in zweiter Instanz. Die Zuständigkeit des Bundesrats ergibt sich, abgesehen von dieser ausdrücklichen Bestimung des Gesetzes, übrigens schon aus Artikel 7 Ziffer 3 der Reichverfassungsurkunde. Landesaufsichtsbehörde ist der Minister der öffentlichen Arbeiten. Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes von 1875 sind — wie oben bereits hervorgehoben — nur die „Eisenbahnen im engeren Rechtssinne, d. h. dem öffentlichen Verkehre dienende Bahnen von einer über örtiche Interessen hinausgehenden wirtschaftlichen Bedeutung" [1]). Die erwähnte Bestimmung des § 1 des Eisenbahnpostgesetzes gilt daher nicht für das Verhältnis der Kleinbahnen zur Postverwaltung. Hier greifen vielmehr die

---

teren Verlaufe der Arbeit im Zusammenhange mit der Erörterung der Haftpflicht der Eisenbahnen.

1) vgl. Fritsch „die Eisenbahnen" Seite 1, Einleitung unter a.

entsprechenden Bestimmungen des Kleinbahngesetzes von 1892 Plaz. § 52 dieses Gesetzes lautet: „Gegen die Beschlüsse und Verfügungen, für welche die Landespolizeibehörden in Verbindung mit den Eisenbahnbehörden zuständig sind, und gegen die Beschlüsse und Verfügungen der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörden findet die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten statt. Im übrigen greifen die nach den Bestimmungen der §§ 127 bis 130 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 23. Juli 1883 (Gesetz.-Samml. S. 195) zulässigen Rechtsmittel Platz." Hieraus in Verbindung mit § 9: „Außer den durch die polizeilichen Rücksichten (§ 4) gebotenen Verpflichtungen sind in der Genehmigung zugleich diejenigen zu bestimmen, welchen der Unternehmer im Interesse der Landesverteidgung und der Reichspostverwaltung in Gemäßheit des § 42 zu genügen hat" ergeben sich die Rechtsmittel bei Streitgkeiten in Bezug auf das Maß der den Kleinbahnen im Interesse der Postverwaltung auferlegten Verpflichtungen. Die Festsetzung der letzteren stellt sich als einen Teil der durch landespolizeiliche Verfügung erfolgenden Genehmigung des Bahnbetriebes dar. Landespolizeibehörde ist der Regierungspräsident; demnach ist die nächste Beschwerdeinstanz der Oberpräsident (Landesverwaltungsgesetz § 130).

3. Das Verhältnis der Haupt- und Nebenbahnen zur Post.

a) Die Hauptbahnen und die Reichspost-Verwaltung.

Wie sich aus den obigen Ausführungen ergibt, beruhen die im Interesse der Post den Eisenbahnen im engeren Sinne, und, im Gegensatze dazu, die den Kleinbahnen obliegenden Verpflichtungen auf verschiedenen Rechtsquellen. Bei der folgenden Besprechung dieser Verpflichtungen im einzelnen ist daher eine getrennte Darstellung geboten.

α Die sich unmittelbar auf die Beförderung und die Beförderungsmittel beziehenden Verpflichtungen.

Wir kommen zunächst zur Besprechung der Rechte der Post gegenüber den Eisenbahnen im engeren Sinne. Zu den letzteren gehören — mit Ausnahme der Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen — alle dem öffentlichen Verkehre gewidmeten Eisenbahnen, deren Bedeutung über örtliche Interessen hinausgeht, sowohl Haupt- wie Nebenbahnen und ohne Rücksicht darauf, ob sie in Händen des Staates sind oder von Privatunternehmern betrieben werden. In Preußen — was hier allein interessiert — hatten wir seit 1850 neben

den Privatbahnen auch staatliche Linien, seit 1879 besteht jedoch das reine Staatsbahnsystem. Als Eisenbahnen in dem oben gedachten Sinne kommen daher für Preußen nur Staatsbahnen in Betracht.

Bezüglich der den Eisenbahnen gegenüber der Post obliegenden Verpflichtungen muß jedoch wiederum zwischen Haupt- und Nebenbahnen unterschieden werden. Zwar bildet in dieser Hinsicht die gemeinsame gesetzliche Grundlage das Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 und die dazu auf Grund des Artikels 10 dieses Gesetzes erlassenen allgemeinen Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876. Der Reichskanzler hat jedoch von der ihm in Art. 9 des genannten Gesetzes eingeräumten Befugnis, für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung — worunter die Nebenbahnen zu verstehen sind —, die in dem Gesetze festgelegten „Verpflichtungen für die Zwecke des Postdienstes zu ermäßigen oder ganz zu erlassen", Gebrauch gemacht, und zwar in dem oben bereits erwähnten Erlasse vom 28. Mai 1879. Das Verhältnis der Nebenbahnen zur Post wird daher an zweiter Stelle besprochen werden.

Das leitende Grundprinzip bei der rechtlichen Gestaltung der Beziehungen von Eisenbahn zur Post ist in Art. 1 des Eisenbahnpostgesetzes enthalten. Abs. 1 lautet: „Der Eisenbahnbetrieb ist, soweit es die Natur und die Erfordernisse desselben gestatten, in die notwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen." Einen ähnlichen Gedanken finden wir in den allgemeinen Bestimmungen des Erlasses des Reichskanzlers vom 9. Februar 1876 unter Ziffer 1, wo es heißt: „Die Beamten der beiderseitigen Verwaltungen sind verpflichtet, bei Wahrnehmung ihres Dienstes dergestalt Hand in Hand zu gehen, daß das Interesse beider Verwaltungen nach Möglichkeit gefördert, Nachteil für die eine oder die andere Verwaltung aber vermieden wird. Soweit solches mit den Interessen der eigenen Verwaltung verträglich erscheint, müssen die Beamten in allen Vorkommnissen des Dienstes den Beamten der anderen Verwaltung sich willfährig beweisen." Die Bestimmungen des Eisenbahnpostgesetzes enthalten gewisser-

maßen nur eine näh e re Festlegung des Verhältnisses von Eisenbahn zu Post in seinen einzelnen Beziehungen im Rahmen des in Art. 1 des Gesetzes festgelegten Grundprinzips.

Bei der folgenden Darstellung der der Eisenbahnverwaltung im Interesse der Post obliegenden Verpflichtungen ist in der Hauptsache die im Gesetze innegehaltene Reihenfolge zugrunde gelegt.

αα Die unentgeltliche Beförderungspflicht.

An erster Stelle steht die Verpflichtung der Eisenbahn zur Beförderung von Postsendungen. Letztere ist bis zu einem gewissen Grade eine unentgeltiche: Mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zuge ist auf Verlangen der Postverwaltung ein von dieser gestellter Postwagen unentgeltlich zu befördern (Art. 2 Abs. 1). Die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung erstreckt sich auf: Briefpostsendungen, Zeitungen, Gelder mit Einschluß des ungemünzten Goldes und Silbers, Juwelen und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts, ferner sonstige Poststücke bis zum Einzelgewichte von 10 kg einschließlich. Zieht man hier einmal vergleichsweise den Umfang des Postzwanges heran, d. h. der Verpflichtung des Publikums, sich für gewisse Geschäfte der Post zu bedienen, so ergibt sich, daß die unentgeltliche Beförderungspflicht der Eisenbahn gegenüber der Post bei weitem über den Umfang des Postzwanges hinausgeht, während sie andererseits wiederum hinter dem Geschäftsumfange der Post zurückbeibt. Außerdem sind unentgeltlich zu befördern die zur Begleitung der Postsendungen und zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten sowie die von diesen unterwegs benötigten Gerätschaften. Eine Einschränkung der unentgeltlichen Beförderungspflicht ist in dem oben zitierten Art. 2 Abs. 1 insofern enthalten, als die Post mit jedem fahrplanmäßigen Zuge nur e i n e n Postwagen unentgeltlich zu befördern verpflichtet ist. Reicht dieser eine Wagen zur Beförderung im einzelnen Falle nicht aus, so ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, einen zweiten Wagen ohne Vergütung zur Verfügung zu stellen, selbst wenn es sich um im übrigen unentgeltlich zu befördernde Postsendungen handelt. Eine weitere Einschränkung ist in

Abs. 3 desselben Artikels gegeben, wonach die Beförderung sämtlicher Päckereien — mit Ausnahme der Brief- und Zeitungspakete — bei Zügen mit besonders kurz bemessener Fahrzeit ausgeschlossen ist, wenn dies von der Eisenbahnaufsichtsbehörde im Interesse der pünktlichen und sicheren Beförderung der betreffenden Züge für notwendig erachtet wird und unter der weiteren Voraussetzung, daß andere, zur Beförderung geeignete Züge, auf derselben Strecke fahren. Steht der Post kein besonderer Postwagen zur Verfügung oder liegt der unten zu besprechende Fall des Art. 3 des Gesetzes vor, d. h., ist der Postverwalturg eine besondere Abteilung eines anderen Eisenbahnwagens nicht eingeräumt, so kann die Postverwaltung, soweit dies nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung zulässig ist, der letzteren Postsendungen zur unentgeltichen Beförderung durch das Zugpersonal überweisen oder auch die Beförderung durch einen Postbeamten besorgen lassen, dem unentgeltlich der erforderliche Platz in einem Eisenbahnwagen einzuräumen ist. Es gilt dies jedoch nur mit der wesentlichen Einschränkung, daß lediglich Briefbeutel oder Brief- und Zeitungspakete in der gedachten Weise zu befördern sind [1]).

ββ Die gegen eine Vergütung zu gewährenden Leistungen.

Soweit reichen die Verpflichtungen der Eisenbahn zur unentgeltlichen Beförderung. Eine Vergütung hat die Eisenbahn in folgenden Fällen zu beanspruchen:

Zunächst für die Beförderung von Postsendungen — mit Ausnahme von Briefen, Zeitungen, Geld, ungemünztem Gold und Silber — welche das gebührenfreie Gewicht von 10 kg einschließlich übertreffen. Dabei ist es natürlich gleichgültig, ob diese Sendungen in einem unentgeltlich zu befördernden Postwagen untergebracht sind. Die von der Postverwaltung zu entrichtende Frachtvergütung wird nach Maßgabe des Erlasses des Reichskanzlers vom 24. Dezember 1881 [2]) berechnet.

An Stelle eines besonderen Postwagens kann von der Post nach voraufgegangener Verständigung mit der Eisen-

---

1) Artikel 4 des Eisenbahnpostgesetzes.

2) Z. Bl. 1882, S. 4.

bahnverwaltung eine Abteilung eines anderen Eisenbahnwagens benutzt werden. In einem solchen Falle hat die Post außer der Erstattung der für Herstellung und Wiederbeseitigung der für die Zwecke des Postdienstes erforderlichen Einrichtungen von der Eisenbahn aufgewendeten Selbstkosten einen Mietzins für die Benutzung des Wagenabteils zu zahlen, für dessen Höhe diejenige Vergütung maßgebend ist, welche die Eisenbahn für die Benutzung fremder Wagen von gleicher Beschaffenheit im Verkehr mit benachbarten Bahnen zahlt.

Genügt der eine unentgeltlich zu befördernde Postwagen oder der von der Eisenbahnverwaltung eingeräumte Teil eines Wagens für die Zwecke der Postverwaltung nicht, so kann letztere —rechtzeitige Anmeldung oder Bestellung vorausgesetzt — wahlweise entweder die Zulassung mehrerer Postwagen verlangen oder die Bereitstellung geeigneter Güterwagen oder einzelner Wagenabteilungen; endlich ist die Eisenbahn verpflichtet, die ihr in einem solchen Falle von der Postverwaltung überwiesenen Postsendungen zur eigenen Beförderung (d. h. durch die eigenen Beamten) zu übernehmen [1]). Dies gilt für Züge mit besonders kurzer Fahrtdauer (Art. 2 Abs. 3 des Eisenbahnpostgesetzes) nur mit der Einschränkung, daß die Beschaffung außerordentlicher Transportmittel überhaupt nicht beansprucht werden kann und die Ueberweisung von Postsendungen an die Eisenbahnverwaltung nur unter der Vorausetzung zulässig ist, daß der betreffende Zug auch der Beförderung von Eil- oder Frachtgütern dient. Geld oder Wertsendungen sind bei diesen Zügen von der Ueberweisung überhaupt ganz ausgeschlossen. Für die Beförderung der außerordentlichen Transportmittel (zweiter oder mehrere Postwagen) hat die Postverwaltung eine Vergütung zu entrichten, die nach der Anzahl der von den Transportmitteln auf der betreffenden Strecke zurückgelegten Achskilometer berechnet wird. Die Vergütung für die Beförderung der überwiesenen Poststücke ist die tarifmäßige Eisenbahn-Eilfrachtgebühr.

---

1) Artikel 5 des Eisenbahnpostgesetzes

γγ Die Unterhaltung, Reinigung etc. der Beförderungsmittel (Postwagen).

Die Postwagen werden von der Eisenbahnverwaltung für die Post auf deren Kosten beschafft (Art. 6). Sie sind also Eigentum der Postverwaltung. Die Unterhaltung der Wagen, die Reinigung, das Scheuern sowie das Rangieren ist von der Eisenbahnverwaltung vorzunehmen, wofür von der Post eine Vergütung zu entrichten ist, welche der Höhe der aufgewendeten Selbstkosten entspricht. Unter „Unterhaltung" der Postwagen im Sinne des Gesetzes ist lediglich die laufende Unterhaltung zu verstehen [1]). Die Eisenbahnverwaltung „hat die Verpflichtung, für den fortgesetzt betriebsfähigen Zustand der überwiesenen Postwagen und überhaupt dafür, daß dieselben in guter Beschaffenheit bleiben, in gleichem Maße und in gleicher Weise zu sorgen, wie ihr diese Sorge hinsichtlich der eigenen Wagen obliegt". (Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 V, 2). Die etwa notwendigen Ersatzstücke besorgt die Eisenbahn auf Kosten der Postverwaltung, und zwar selbständig, d. h. nach eigenem Gutdünken [2]). Letzteres gilt jedoch nur so weit, als die Aufwendungen für neue Reservestücke im einzelnen Falle 1500 M. nicht übersteigen. Wird diese Höhe erreicht, so hat sich die Eisenbahnverwaltung vor der Vornahme der Reparaturen mit der Post zu verständigen (Vollzugsbestimmungen V, 2). Blieben die im regelmäßigen Dienst befindlichen Postwagen während des Stillagers auf den Bahnhöfen der Endstationen im Freien stehen, so ist die Post nicht verpflichtet, hierfür eine Vergütung zu entrichten. Ebenso ist der Postverwaltung auf den Bahnhöfen der nötige Platz für die Unterbringung der Handwagen sowie der sonst zur Verladung benötigten Gerätschaften unentgeltlich einzuräumen.

Für die Beförderung unbeladener Postwagen — wenn diese z. B. zur Ausgangsstation leer zurückkehren — ist die tarifmäßige Frachtgebühr zu zahlen. Diese Vergütungspflicht entfällt jedoch: a) wenn die zurückgehenden Wagen von der Eisenbahnverwaltung für ihre Zwecke benutzt wer-

1) R. G. E. 29. Oktober 1881, (E. E. E. II, 137), Fritsch, Anm. 5 zum Eisenbahnpostgesetz.

2) Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 V, 2.

den und b) im Falle der Beförderung zur Reparaturwerkstätte und zurück [1]). Bei Betriebsunfähigkeit der Postwagen ist der Postverwaltung durch Bereitstellung von geeigneten Güterwagen auszuhelfen, für deren Benutzung ein Mietzins zu entrichten ist, dessen nähere Berechnung sich aus Art. 6 Abs. 5 des Eisenbahnpostgesetzes ergibt. Entsprechend den verschiedenen Eigentumsverhältnissen fallen die Reparaturkosten der von der Postverwaltung nur teilweise für ihre Zwecke benutzten Eisenbahnwagen der Eisenbahnverwaltung zur Last, ebenso wie sie die gänzlich laufunfähig gewordenen Wagen auf eigene Kosten durch andere zu ersetzen hat [2]). Diese gestzliche Regelung beruht darauf, daß diese Wagen im Eigentum der Eisenbahnverwaltung stehen und der Post lediglich zur Benutzung gegen Vergütung überlassen sind. Es ist daher auch Sache der Eisenbahnverwaltung, die Wagen stets gebrauchsfähig zu erhalten, ein Grundsatz der in gleicher Weise der gesetzlichen Regelung des Mietvertrages im Privatrechte zugrunde liegt.

β Die weiteren Verpflichtungen bezüglich der Betriebseinrichtungen.

$\alpha\alpha$ Allgemeines.

An zweiter Stelle stehen die Verpflichtungen der Eisenbahn bezüglich der Betriebseinrichtungen. Auch in dieser Beziehung sind die Interessen der Postverwaltung in weitgehendster Weise gewahrt, die hierfür maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen sind in Art. 7 des Eisenbahnpostgesetzes sowie in den entsprechenden Festsetzungen der Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 enthalten. Art. 7 lautet in seinem wesentlichen Inhalte: „Bei der Errichtung neuer Bahnhöfe oder Stationsgebäude sind auf Verlangen der Postverwaltung die durch den Eisenbahnbetrieb bedingten, für die Zwecke des Postdienstes erforderlichen Diensträume mit den für den Postdienst etwa erforderlichen besonderen baulichen Anlagen von der Eisenbahnverwaltung gegen Mietsentschädigung zu beschaffen und zu unterhalten". Dieselbe Verpflichtung besteht „bei dem Um- oder Erweiterungsbau bestehender Stationsgebäude, insofern durch die den Bau veranlassenden Verhältnisse eine Erwei-

1) Art. 6 Abs. 4 des Eisenbahnpostgesetzes sowie Vollzugsbestimmungen V, 7.

2) Art. 6 Abs. 6 des Eisenbahnpostgesetzes.

terung oder Veränderung der Postdiensträume bedingt wird". Weiterhin sind die Eisenbahnen verpflichtet „bei dem Mangel geeigneter Privatwohnungen in der Nähe der Bahnhöfe bei Aufstellung von Bauplänen zu Bahnhofsanlagen und bei dem Um- oder Erweiterungsbau von Stationsgebäuden auf die Beschaffung von Diensträumen für die Postbeamten, welche zur Verrichtung des durch den Eisenbahnbetrieb bedingten Postdienstes erforderlich sind, Rücksicht zu nehmen". Die Postverwaltung ist verpflichtet, „für die Beschaffung und Unterhaltung der Dienstwohnungsräume eine Mietsentschädigung nach gleichen Grundsätzen wie für die Diensträume auf den Bahnhöfen zu entrichten".

ββ Die Postdiensträume.

Das Gesetz verpflichtet also die Eisenbahn einerseits zur Beschaffung von Diensträumen für die Postverwaltung, andererseits zur Herstellung von Privatwohnungen für Postbeamte.

Voraussetzung der Beschaffung von Diensträumen ist die Neuerrichtung von Bahnhöfen oder Stationsgebäuden. Die Veranlassung hierzu kann eine verschiedene sein: Entweder handelt es sich um die Anlegung einer neuen Bahnlinie oder um die Einlegung einer neuen Station für eine schon bestehende Strecke. Steht jedoch nur der Um- oder Erweiterungsbau eines bestehenden Stationsgebäudes in Frage, so beschränkt sich die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung — wie es auch der Natur der Sache vollkommen entspricht — auf die Erweiterung oder Veränderung der Postdiensträume. Aber auch letzteres kann nur unter der ferneren Voraussetzung verlangt werden, daß die Veranlassung der Bauveränderung des Stationsgebäudes in gleicher Weise auch eine Veränderung der Postdiensträume bedingt. Diese Voraussetzung wird dann stets gegeben sein, wenn der Grund der Bauveränderung in einer nicht unerheblichen Steigerung des Verkehrs auf der betreffenden Station zu suchen ist, da dadurch naturgemäß auch eine Vergrößerung des Geschäftsumfanges der Post eintritt. Sind jedoch andere Gründe für den Um- oder Erweiterungsbau eines Stationsgebäudes maßgebend, wie z. B. aus gesundheitlichen Gründen gebotene Bauerweiterungen oder Vergrößerung der Dienstwohnungen der Bahnbeamten, so bleibt

dies auf die Tätigkeit der Postverwaltung ohne Einfluß; es kann daher auch von der letzteren eine entsprechende Berücksichtigung nicht verlangt werden, wenngleich dies aus bautechnischen Gründen auf Wunsch der Postverwaltung vielfach doch geschehen wird.

Der Umfang der in Rede stehenden Verpflichtung ist durch das Gesetz dahin abgegrenzt, daß „die durch den Eisenbahnbetrieb bedingten, für die Zwecke des Postdienstes erforerlichen Diensträume mit den für den Postdienst erforderlichen besonderen baulichen Anlagen von der Eisenbahnverwaltung gegen Mietsentschädigung zu beschaffen und zu unterhalten" sind. Einer besonderen Erläuterung bedarf der Begriff der „baulichen Anlagen". Hierzu gehören alle Vorrichtungen, welche der Erledigung der Postgeschäfte auf den Bahnhöfen dienen, und zwar mit Ausschluß derjenigen, welche von der Post in oder an den ihr eingeräumten Diensträumen angebracht sind und sich als einen Ausfluß des ihr an den Geschäftsräumen zustehenden Benutzungsrechtes darstellen, so z. B. die Briefkästen und dergl. „Bauliche Anlagen" sind daher unter anderen die Einfahrtsvorrichtungen für die Postwagen, ferner die Vorrichtungen zur Ermöglichung des Überkreuzens der Gleise mit den Handkarren, um zu den einzelnen Zügen zu gelangen, oder auch die Aufzugsvorrichtungen bei Bahnhöfen, wo die Postdiensträume und die Gleise eine verschiedene Höhenlage haben, zur Beförderung der Poststücke von und zu den Bahnsteigen. Gleim [1]) definiert den Begriff der „baulichen Anlagen" wie folgt: „Zu den baulichen Einrichtungen . . . . gehören alle mit dem Boden oder dem Gebäude zusammenhängenden Einrichtungen, welche notwendiges Erfordernis für die Erledigung des Postdienstes auf den Bahnhöfen sind." Bezüglich der letztgenannten Vorrichtungen zum Heben und Senken der Postsendungen führt Gleim mit Recht aus, daß deren Bedienung nicht Sache der Eisenbahn, sondern der Postverwatung sei. Wenn er jedoch hieraus weiterhin in Übereinstimmung mit Fritsch [2]) folgern zu müssen glaubt, daß die

1) Gleim „Eisenbahnbaurecht" § 53.

2) Fritsch „Die Eisenbahnen" Anm. 7 zu § 7 des Eisenbahnpostges.

zum Betriebe der Hebevorrichtungen erforderlichen Maschinen nicht mit unter den Begriff der „baulichen Anlagen" zu fassen seien, so kann dem nicht zugestimmt werden. Die Tendenz des Gesetzes, die Beschaffung der für die Postzwecke notwendigen Vorrichtungen in betriebsfähigem Zustande sicherzustellen, kann nicht verkannt werden. Ebenso wie die Eisenbahn verpflichtet ist, die notwendigen Diensträume sowie Beförderungsmittel so zur Verfügung zu stellen, daß sich die Postverwaltung ihrer bedienen kann, so hat sie auch die notwendigen baulichen Anlagen betriebsfähig herzustellen. Eine Aufzugsvorrichtung ohne die zum Betriebe notwendigen maschinellen Anlagen ist aber keine betriebsfähige „bauliche Anlage". Obwohl Gleim die fraglichen maschinellen Anlagen nicht zu den „baulichen Anlagen" rechnet, steht er offenbar doch nicht auf dem Standpunkte, daß die erforderlichen Maschinen von der Postverwaltung zu beschaffen wären, was doch unbedingt die notwendige Folgerung wäre. Die Ausführungen Gleims können daher nur dahin ausgelegt werden, daß die Lieferung der Maschinen ein freiwilliges Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung wäre, die damit ein übriges täte. Denn das Gesetz verlangt nur die Herstellung der notwendigen „baulichen Anlagen". Konsequent ist bei dieser Auffassung die weitere Schlußfolgerung Gleims, daß für die Benutzung der maschinellen Anlagen, weil sie nicht zu den „baulichen Anlagen" im Sinne des Gesetzes zu rechnen seien, durch die Postverwaltung mit der Eisenbahnverwaltung eine besondere Vergütung vereinbart werden müsse. Tatsächlich ist eine Verständigung der Staatseisenbahn und der Postverwaltung bezüglich der für die Benutzung der Hebevorrichtungen zu entrichtenden Vergütung erfolgt, und zwar durch Vermittlung des Ministers der öffentlichen Arbeiten [1]). Eine solche Verständigung war jedoch notwendig dadurch geboten, daß der Reichtskanzler keine diesbezüglichen Vollzugsbestimmungen erlassen hat. Die zu Art. 7 des Eisenbahnpostgesetzes erlassenen Bestimmungen beziehen sich nur auf die

1) Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 23. März 1888.

für die Benutzung der Diensträume zu entrichtenden Entschädigungen. Da aber andererseits das Gesetz in Art. 7 Abs. 1 eine Mietsentschädigungspflicht in gleicher Weise für die baulichen Anlagen vorschreibt und die Aufzugsvorrichtungen mit Einschluß der zum Betriebe notwendigen Maschinen mit unter diesen Begriff zu fassen sind, so war eine solche Verständigung unumgänglich. Festzustellen ist also im Gegensatze zu Gleim, daß der Rechtsgrund der Verpflichtung zur Entrichtung einer Mietsentschädigung für die Benutzung der Hebevorrichtungen die gesetzliche Vorschrift ist (Art. 7 des Eisenbahnpostgesetzes). Die diesbezügliche Verständigung zwischen den beiden Verwaltungen stellt sich lediglich als deren nähere Substanzierung hinsichtlich der Höhe dar. Die oben besprochene Verpflichtung der Eisenbahn bezüglich der Beschaffung von Diensträumen etc. besteht nur in dem durch den Eisenbahnbetrieb bedingten Umfange, d. h., die Eisenbahnverwaltung ist in allen Fällen zur Rücksichtnahme auf die Postverwaltung verpflichtet, wo durch eine Erweiterung ihres Eisenbahnverkehrs — etwa durch Einführung einer neuen Linie — oder durch die Veränderung oder Ergänzung einer bereits bestehenden Strecke — etwa durch Einlegung einer neuen Station — die Postverwaltung gezwungen ist, ihren Geschäftsverkehr dementsprechend umzugestalten bzw. zu erweitern. Es gehört demnach hierher in der Regel nicht der Fall, wo auf einer bereits bestehenden Station schon ein Postdienst bestand, ohne daß die Postverwaltung bisher Diensträume daselbst benötigt hätte. Ebensowenig kann die Postverwaltung verlangen, daß ihr auf bereits bestehenden Stationen, die bisher von ihr für ihre Zwecke nicht benutzt wurden, nachträglich, nachdem sie einen entsprechenden regelmäßigen neuen Postdienst auf dieser Strecke eingerichtet hat, Diensträume verschafft werden.

Bei Um- und Erweiterungsbauten von Bahnhofsgebäuden kommen naturgemäß als durch den Eisenbahnbetrieb bedingt nur entsprechende Um- und Erweiterungsbauten der Postdiensträume in Betracht. Aber auch solche Bauveränderungen können in der Regel, wie oben bereits

hervorgehoben — nur dann beansprucht werden, wenn der Um- oder Erweiterungsbau des Stationsgebäudes seinen Grund in einer Verkehrssteigerung auf der betreffenden Strecke hat, welche selbstverständlich eine Vergrößerung des Umfanges des Geschäftsbetriebes der Post mit sich führt, nicht aber, wenn lediglich betriebstechnische oder andere Rücksichten für die Bauveränderung Veranlassung waren.

γγ Die Berücksichtigung der Post bezüglich der Postdienstwohnungen.

An zweiter Stelle behandelt das Eisenbahnpostgesetz in Art. 7 die Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltung bezüglich der Dienstwohnungen für die Postbeamten.

Als Voraussetzungen dieser Verpflichtungen ergibt sich aus dem Gesetze: Der Mangel an geeigneten Privatwohnungen in der Nähe des Bahnhofs, die Neuanlage von Bahnhöfen sowie deren Um- oder Erweiterungsbau. Liegen diese Voraussetzungen vor, so ist die Eisenbahnverwaltung gehalten, „auf die Beschaffung von Dienstwohnungsräumen für die Postbeamten, welche zur Verrichtung des durch den Eisenbahnbetrieb bedingten Postdienstes erforderlich sind, Rücksicht zu nehmen". Aus der Ausdrucksweise des Gesetzes, welches die Eisenbahnverwaltungen bei Aufstellung der Baupläne nur zur R ü c k s i c h t n a h m e — den Mangel an geeigneten Privatwohnungen in der Nähe des Bahnhofs immer vorausgesetzt — auf die Interessen der Postverwaltung verpflichtet, ergibt sich, daß diese Verpflichtung nicht unbedingt besteht. Vielmehr sind die näheren Umstände des einzelnen Falles insofern maßgebend, als die Eisenbahnverwaltung zur Rücksichtnahme z. B. dann nicht verpflichtet ist, wenn die im Vordergrunde stehenden e i g e n e n Interessen dies nicht zulassen, wenn also z. B. der für die Neuanlage zur Verfügung stehende Raum so bemessen ist, daß er von der Eisenbahnverwaltung für den eigenen Betrieb gänzlich benötigt wird. Von einer Verpflichtung der Eisenbahn, außerhalb des für die Bauveränderung zur Verfügung stehenden Grund und Bodens geeignete Privatwohnungen für die Postbeamten herzustellen, kann natürlich überhaupt keine Rede sein. Um der Postverwaltung die Geltendmachung ihrer Interessen zu erleichtern, bestimmen die Vollzugsbestimmungen unter VI, Ziff. 1: „Bei Aufstellung der

Bauprojekte zu den im Art. 7 bezeichneten Neuanlagen oder Veränderungen ist der Postverwaltung rechtzeitig Gelegenheit zu geben, ihr Bedürfnis an Dienst- und Dienstwohnungsräumen anzumelden". Da andererseits das Gesetz eine Rücksichtnahme auf die Interessen der Postverwaltung vorschreibt, so ist in gewissem Sinne eine Mitwirkung der Post bei Aufstellung der Baupläne gesichert.

Die Eisenbahnverwaltung kann sich ihrer Verpflichtung, der Postverwaltung geeignete Dienst- sowie Dienstwohnungsräume zu verschaffen, in doppelter Weise entledigen: Entweder stellt sie der Post Räume des Stationsgebäudes zur Verfügung, oder sie stellt besondere getrennte Gebäude auf besonderes diesbezügliches Verlangen der Postverwaltung her. In letzterem Falle „ist der erforderliche Bauplatz von den Eisenbahnverwaltungen gegen Erstattung der Selbstkosten zu beschaffen, der Bau und die Unterhaltung derartiger Gebäude aber aus der Postkasse zu bestreiten."

Was die Kosten der Unterhaltung der der Postverwaltung zustehenden Dienst- und Dienstwohnungsräume anbelangt, so muß zwischen den Räumlichkeiten im Stationsgebäude und den getrennten von der Postverwaltung benutzten Räumen unterschieden werden. Bei ersteren liegt die Unterhaltungspflicht auf eigene Kosten der Eisenbahnverwaltung ob und die von der Post zu gewährende Vergütung beschränkt sich auf die — unten näher zu besprechende — Mietsentschädigung, bei letzteren dagegen hat die Postverwaltung zwar keine Mietsentschädigung zu entrichten, aber die Unterhaltungspflicht liegt ihr ob, ebenso wie die Baukosten aus der Postkasse zu bestreiten sind. Auch die besonderen von den Stationsgebäuden getrennt hergestellten Gebäude stehen im Eigentume der Eisenbahnverwaltung. Der erforderliche Grund und Boden wird von ihr im eigenen Namen erworben, der Bau wird von ihr ausgeführt. Der Umstand, daß die Postverwaltung zum Ersatze der von der Eisenbahnverwaltung zum Zwecke des Erwerbes des Grund und Bodens aufgewendeten Selbstkosten verpflichtet ist sowie daß die Baukosten aus der Postkasse zu bestreiten sind, ist auf die Eigentumsverhält-

nisse ohne Einfluß. Der Grund für die selbständige Unterhaltungspflicht dieser besonderen Gebäude ist daher in dem eigenen Verlangen der Postverwaltung, ihr getrennte Räume zur Verfügung zu stellen, zu suchen sowie in der damit verbundenen weit größeren Selbständigkeit und der Möglichkeit, ihren Geschäftsbetrieb in mehr unbehinderter Weise zu handhaben.

Der Umfang der Unterhaltungspflicht der Eisenbahn — diese Verpflichtung besteht also, wie oben ausgeführt, nur in Bezug auf die in den Stationsgebäuden der Post überwiesenen Räumlichkeiten — ist in den Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 unter VI, Ziff. 3 und 5 näher festgelegt, und zwar im Prinzip vollkommen analog den sich aus dem privatrechtlichen Mietsverhältnisse des B. G. B. ergebenden entsprechenden Verpflichtungen. In den Vollzugsbestimmungen VI, Ziff. 2 heißt es: „die von der Eisenbahnverwaltung beschafften Postdienst- bzw. Dienstwohnungsräume sind der Postverwaltung in einem zur beabsichtigten Verwendung geeigneten, gebrauchsfähigen Zustande zu übergeben". In diesem Zustande sind sie auch zu unterhalten. So geschieht zunächst die bauliche Unterhaltung seitens und für Rechnung der Eisenbahnverwaltung. Für den Begriff der baulichen Unterhaltung sind die Bestimmungen maßgebend, welche in Preußen für die Unterhaltung von Dienstwohnungen für die Staatsbeamten gelten. Die Eisenbahn ist aber auch bei Reparaturen auf Verlangen der Postverwaltung verpflichtet, deren Vornahme zu vermitteln, die entstehenden Kosten sind jedoch von der Postverwaltung zu bestreiten. Nicht zur Unterhaltung gehören — was sich aus der Tendenz des Gesetzes schon ohne weiteres ergibt, in den Vollzugsbestimmungen aber noch einmal besonders hervorgehoben ist — die Reinigung, Erleuchtung und Heizung der Räumlichkeiten. Hierfür hat also die Postverwaltung zu sorgen, wenn sie die betreffenden Räumlichkeiten für ihre Zwecke allein benutzt; findet aber eine gemeinschaftliche Mietbenutzung durch die Eisenbahn statt, so besorgt die letztere die Unterhaltung, wofür ihr die Hälfte eines zu berechnenden Pauschquantums von der

Postverwaltung zu erstatten ist. Bezüglich der gemeinschaftlich benutzten Flure und Treppen sind von der Postverwaltung nur die im Interesse des Postdienstes entstehenden besonderen Aufwendungen zu erstatten.

Die Postverwaltung hat für die Benutzung der ihr überwiesenen Dienst- und Dienstwohnungsräume — nicht für die Benutzung der für ihre Zwecke besonders hergestellten Gebäude — eine Mietsentschädigung zu entrichten. In den Vollzugsbestimmungen — unter VI, Ziff. 4 — ist die Höhe dieser Entschädigung dahin festgesetzt, daß eine jährliche Vergütung von 7% des Baukapitals zu entrichten ist. Als Baukapital gilt der Betrag der Herstellungskosten einschließlich des Preises für den Grund und Boden. Jedoch muß auch hier wieder, wie oben bezüglich der Unterhaltungspflicht, unterschieden werden zwischen Räumlichkeiten, welche von der Postverwaltung ausschließlich, und solchen, die gemeinschaftlich mit der Eisenbahnverwaltung benutzt werden. Im ersteren Falle wird entsprechend das Baukapital ungeteilt der Berechnung zugrunde gelegt, bei gemeinschaftlicher Benutzung dagegen „wird derjenige Teil des Baukapitals des ganzen Gebäudes in Ansatz gebracht, welcher auf die von der Postverwaltung benutzten Räumlichkeiten nach dem Verhältnis des Raumes derselben zu dem Raume des ganzen Gebäudes entfällt". Dabei ist der Bauwert der gemeinschaftlich benutzten Treppen, Flure und Bodenräume entsprechend dem Verhältnis des von jeder Verwaltung benutzten Raumes zu verteilen. Unter „Raum des ganzen Gebäudes" ist nach der näheren Erläuterung der Vollzugsbestimmungen die Summe des quadratischen Inhalts der lichten Räume sämtlicher Etagen, unter Hinzuziehung des Bodenraumes zu verstehen. Schon aus dieser eingehenden Erläuterung ergibt sich, daß die nicht erwähnten Kellerräume nicht in Ansatz zu bringen sind. Ein Zirkularreskript des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. August 1882 [1]) enthält die gleiche Interpretation.

---

1) Eisenbahn-Verordnungsblatt 1882 S. 278.

δδ Die Fahrpläne.

Zur vollkommenen Wahrung der Interessen der Postverwaltung in Bezug auf die Beförderung der Sendungen ist es notwendig, daß der Post die Möglichkeit geboten wird, bei Festellung der Fahrpläne für die für ihre Zwecke in Betracht kommenden Züge einen mitwirkenden Einfluß auszuüben. Dieser Notwendigkeit ist durch die Vollzugsbestimmungen Rechnung getragen worden [1]). Danach sind „die Entwürfe zu den Eisenbahnfahrplänen für die Personenbeförderung sowie für diejenigen Güterzüge, welche nach der Verständigung zwischen der Postverwaltung und der Eisenbahnverwaltung zur Beförderung von Postpäckereien benutzt werden sollen, . . . der ersteren zur Wahrung ihrer Interessen rechtzeitig mitzuteilen." Die Postverwaltung, als deren Organ die zuständige Oberpostdirektion in Betracht kommt, hat somit die Möglichkeit, rechtzeitig ihre Interessen zur Geltung zu bringen, die Eisenbahnverwaltung ist andererseits gehalten, diese Interessen nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Demnach geschieht „die Feststellung der Fahrpläne unter Mitwirkung der Postverwaltung" [2]). Die so endgültig festgestellten Fahrpläne sind sodann wiederum der Postverwaltung vorzulegen, welche nunmehr im einzelnen diejenigen Züge bezeichnet, deren sie sich zur Beförderung bedienen wird [3]).

b) Die Einschränkung dieser Verpflichtungen gegenüber den Nebenbahnen.

Die Bestimmungen des Eisenbahnpostgesetzes kommen in erster Linie auch für die Nebenbahnen in Betracht. Sie sind jedoch in einzelnen Beziehungen durch die Vollzugsbestimmungen vom 28. Mai 1879 — auf Grund der in Art. 9 des Gesetzes enthaltenen Ermächtigung des Reichskanzlers durch letzteren erlassen — eingeschränkt, wodurch für die Nebenbahnen entsprechend ihrer geringen Bedeutung und Leistungsfähigkeit eine wesentliche Erleichterung geschaffen ist. Allerdings gilt diese Erleichterung nur für die ersten 8 Jahre, von dem Beginne des auf die Betriebseröffnung folgenden Jahres an gerechnet. Ver-

1) Vollzugsbestimmungen I, zu Art. 1 des Gesetzes.
2) Vollzugsbestimmungen ebendaselbst.
3) Eisenbahnverordnungsblatt 1881 S. 145, 512, 534.

liert die betreffende Bahn bereits vor Ablauf dieser Frist den Charakter als Nebenbahn, so greifen ohne weiteres die Bestimmungen des Eisenbahnpostgesetzes Platz, also ohne die gedachte Erleichterung (Vollzugsbestimmungen I, letzter Absatz). Die Erleichterung besteht darin, daß an Stelle der Artikel 2, 3 und 4 des Eisenbahnpostgesetzes die Bestimmungen des Erlasses vom 28. Mai 1879 treten, deren Inhalt im wesentlichen folgender ist: Einen von der Postverwaltung gestellten Postwagen zu befördern, ist die Eisenbahnverwaltung nur verpflichtet gegen Entrichtung einer Frachtvergütung, während die Hauptbahnen verpflichtet sind, mit jedem fahrplanmäßigen Zuge einen Postwagen unentgeltlich zu befördern. Wird der Postverwaltung auf Verlangen eine Abteilung eines Eisenbahnwagens zur Verfügung gestellt, so ist außer der in gleicher Weise wie von den Hauptbahnen in einem solchen Falle zu entrichtenden Entschädigung noch eine Frachtvergütung zu zahlen. Wird weder die Beförderung eines besonderen Postwagens, noch die Einräumung eines Wagenabteils verlangt, so kann die Postverwaltung nach freier Wahl entweder die Beförderung sämtlicher Postsendungen durch die Vermittlung des Zugpersonals bewirken lassen gegen Entrichtung einer Vergütung — Briefbeutel, Brief- und Zeitungspakete sind in diesem Falle unentgeltlich zu befördern —, oder, wenn lediglich die Beförderung von Briefbeuteln, Brief- und Zeitungspaketen in Frage steht, diese durch das Zugpersonal bewirken lassen. In letzterem Falle ist für jeden in dieser Weise benutzten Zug eine Vergütung zu zahlen; endlich kann verlangt werden, daß die Beförderung von Briefbeuteln sowie Brief- und Zeitungspaketen durch einen Postbeamten gestattet werde, wofür ebenfalls eine Vergütung zu zahlen ist. Diese genannten drei verschiedenen Arten der Beförderung von Postsendungen finden wir auch bei den Hauptbahnen, jedoch mit dem wesentlichen Unterschiede, daß letzteren in allen diesen Fällen die Beförderungspflicht ohne jede Vergütung obliegt, während die Nebenbahnen stets eine Entschädigung zu beanspruchen haben, deren Höhe in den Vollzugsbestimmungen festgesetzt

ist. In allen übrigen — in den Vollzugsbestimmungen nicht erwähnten Beziehungen greifen in gleicher Weise wie bei den Hauptbahnen die Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 Platz. Es kann daher in dieser Hinsicht auf die näheren Ausführungen im vorhergehenden Abschnitte Bezug genommen werden.

4. Das Verhältnis zu den Kleinbahnen.

Auf einer ganz anderen Rechtsquelle beruht das rechtliche Verhältnis der Postverwaltung zu den Kleinbahnen. In dieser Beziehung besteht keine reichsrechtliche Regelung, da das Eisenbahnpostgesetz auf die Kleinbahnen keine Anwendung findet. Es greifen daher die Landesgesetze Platz, in Preußen das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 [1]). Das Verhältnis der Kleinbahnen zur Post ist in § 42 des genannten Gesetzes geregelt. Die danach den Kleinbahnen im Interesse der Post obliegenden Verpflichtungen beschränken sich auf eine in mäßigen Grenzen gehaltene Beförderungspflicht. Entsprechend der geringeren Bedeutung und den kleineren Betriebsmitteln hat der Gesetzgeber davon abgesehen, den Kleinbahnen die Beschaffung von Postdiensträumen zur Pflicht zu machen.

Die Verpflichtungen im einzelnen sind folgende: Die Unternehmer haben auf Verlangen der Postverwaltung bei jeder fahrplanmäßigen Fahrt einen, und wenn der Platz reicht, auch mehrere Postunterbeamte mit einem Briefsack gegen Zahlung der Abonnementsgebühr oder, wenn eine solche nicht besteht, der Hälfte des tarifmäßigen Personenfahrgeldes zu befördern. Findet auf der betreffenden Bahn auch Güterverkehr statt, so besteht die weitere Verpflichtung, a) mit jedem fahrplanmäßigen Zuge Postsendungen

[1]) Die allgemeine Kompetenz des Reiches auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ergibt sich aus Art. 4 Z. 8 der Reichsverfassungsurkunde, wonach der Beaufsichtigung und Gesetzgebung seitens des Reiches „das Eisenbahnwesen, in Bayern vorbehaltlich der Bestimmung des Art. 46, und die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs" unterliegen. Da jedoch bisher die Versuche des Erlasses eines deutschen Eisenbahngesetzes gescheitert sind, so bleibt es bei der Geltung der landesgesetzlichen Vorschriften dieser Materie.

jeder Art durch Vermittlung des Zugpersonals zu befördern gegen eine im Gesetze näher festgesetzte Vergütung, b) in Zügen, mit welchen regelmäßig mehr als ein Wagen befördert wird, der Postverwaltung für ihre Zwecke ein Wagenabteil zur Verfügung zu stellen. In letzterem Falle ist außer der Vergütung des halben Stückguttarifsatzes der betreffenden Bahn noch die in den Art. 3 und 6 des Eisenbahnpostgesetzes sowie in den entsprechenden Vollzugsbestimmungen festgesetzte Entschädigung zu zahlen. Die Beförderungspflicht der Kleinbahnen erstreckt sich jedoch in keinem Falle auf Geld- und Wertsendungen [1]). Endlich ist die Postverwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an den Eisenbahnwagen Briefkasten anzubringen und deren Auswechselung oder Leerung an gewissen Haltestellen bewirken zu lassen.

II. Haftpflicht der Eisenbahn gegenüber der Post.

A. Die gesetzlichen Grundlagen.

1. Für die Haftpflicht bei Verletzung bzw. Tötung eines Postbeamten.

a) Artikel 8 des Eisenbahnpostgesetzes.

Die vorstehenden Ausführungen über die der Postverwaltung gegenüber der Eisenbahn im einzelnen in Bezug auf die Beförderung der Postsendungen und die Betriebseinrichtungen zustehenden Rechte mögen genügen. Eine kurze, sich nur auf das Wesentliche beschränkende Darstellung dieser Beziehungen muß vor allem aus dem Grunde als vollkommen ausreichend gelten, weil es sich hier um eine Rechtsmaterie handelt, die, wie kaum eine andere, durchaus eingehend und klar durch den Gesetzgeber geregelt ist, sodaß für etwaige Zweifel wenig Raum bleibt. Vor allem sind die zur Ergänzung des Gesetzes erlassenen Vollzugsbestimmungen bis ins einzelne gehend und daher nahezu erschöpfend.

Anders liegt es mit der Haftpflicht der Eisenbahn gegenüber der Post, d. h. dem Rechte der Postverwaltung

1) Gleim, Kleinbahngesetz Anm. 3 zu § 42.

1) Fritsch, „Die Eisenbahnen" Anm. 60 zum Kleinbahngesetz.

auf Inanspruchnahme der Eisenbahn aus dem Gesichtspunkte des Schadensersatzes. Hier sind die maßgebenden gesetzlichen Grundlagen weniger einheitliche und eingehende, wodurch die Schwierigkeit der Frage nach der Haftung der Eisenbahn gegenüber der Post im einzelnen Falle bedeutend erhöht wird. Andererseits stehen sich hier nicht, wie bei den gesetzlich genau fixierten Verpflichtungen der Eisenbahn bezüglich der Beförderung etc., Verwaltung und Verwaltung ausschließlich einander gegenüber, vielmehr kommen auch Beziehungen der Eisenbahnverwaltung zu den Postbeamten unmittelbar in Betracht. Der Kreis der unmittelbar Beteiligten ist also ein größerer.

Bei der folgenden Darstellung ist zwischen der Haftung der Eisenbahn für Verletzung etc. von Personen und derjenigen für Sachschaden unterschieden worden, ebenso wiederum innerhalb eines jeden dieser Abschnitte mit Rücksicht auf den verschiedenen Kreis der auf der Gegenseite Beteiligten.

Zunächst einen Ueberblick über die gesetzlichen Grundlagen. Art. 8 des Eisenbahnpostgesetzes bestimmt: „Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein im Dienst befindlicher Postbeamter getötet oder körperlich verletzt worden ist und die Eisenbahnverwaltung den nach den Gesetzen ihr obliegenden Schadensersatz dafür geleistet hat, so ist die Postverwaltung verpflichtet, derselben das Geleistete zu ersetzen, falls nicht der Tod oder die Körperverletzung durch ein Verschulden des Eisenbahnbetriebs-Unternehmers oder einer der im Eisenbahnbetrieb verwendeten Personen herbeigeführt worden ist“ [1]). Die vorstehend zitierte Bestimmung konstituiert also nicht etwa die Haftpficht der Eisenbahn nach Voraussetzung und Umfang, sondern sie gibt der letzteren lediglich die Möglichkeit, sich wegen des auf Grund anderweitiger gesetzlicher Bestimmung geleisteten Schadensersatzes an der Postverwaltung schadlos zu halten, wenn ein

1) Eine durchaus analoge Bestimmung enthält die Militärtransportordnung vom 18. Januar 1899 (R. G. B. S. 15) in § 29 Ziff. 4.

Verschulden auf Seiten der Eisenbahn nicht vorgelegen hat[1]). Den Nachweis eines solchen Verschuldens hat die Postverwaltung zu erbringen.

b) § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes sowie der Einfluß der späteren Gesetzgebung auf seine Gültigkeit.

Die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung sowohl für Personen- wie für Sachschaden beruhte in Preußen anfangs ausschließlich auf dem preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838. Maßgebend ist § 25, welcher lautet: „Die Gesellschaft ist zum Ersatze verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen, entsteht und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadensersatz befreiender, Zufall nicht zu betrachten." § 25 konstituiert demnach eine Haftung sowohl für Personen- wie für Sachschaden. Heute gilt jedoch § 25 nicht mehr in seinem vollen Umfange, vielmehr ist sein Geltungsbereich durch die neuere Gesetzgebung auf die Haftung für Sachschaden eingeschränkt worden und zwar auf Grund des in Art. 2 der Reichsverfassungsurkunde festgelegten Grundsatzes, daß die Reichsgesetze den Landesgesetzen vorgehen. Dies ergibt sich des näheren aus Folgendem: Zunächst ist die Ersatzpflicht der Eisenbahn bei Tötung oder Verletzung von Personen reichsrechtlich geregelt worden in dem Reichshaftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871[2]). § 1 dieses Gesetzes lautet: „Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder

1) R. G. E. vom 22. Oktober 1891 (Bd. XXVIII, S. 89): „Über die Klagerechte des Verletzten trifft dieser Artikel — Art. 8 — keine Bestimmung; er regelt vielmehr nur das Verhältnis der Postverwaltung und der Eisenbahnverwaltungen". Fritsch, Anm. 8 zum Eisenbahnpostgesetz.

2) R. G. Bl. S. 207.

durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist." Das Reichshaftpflichtgesetz regelt also nicht die Schadensersatzpflicht bei Sachbeschädigungen. In § 9 Abs. 1 der ursprünglichen Fassung des Gesetzes bestand ein Vorbehalt zugunsten einer weitergehenden landesgesetzlichen Regelung dieser Materie. Art. 42 des Einführungsgesetzes zum B. G. B. hat die §§ 3, 5, 7, 8, 9 des Haftpflichtgesetzes abgeändert. Unter anderem ist in dieser Neufassung der erwähnte Vorbehalt des § 9 Abs. 1 durch einen Vorbehalt zugunsten anderer „gesetzlicher Vorschriften" ersetzt worden. § 9 lautet in seiner jetzigen Fassung: „Die gestzlichen Vorschriften, nach welchen außer den in diesem Gesetze vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1, 2 bezeichneten Anlage oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens, für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tötung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, bleiben unberührt." Vor dem Inkraftreten des B. G. B. konnten daher keine begründeten Zweifel darüber herrschen, daß auf Grund des Vorbehaltes in § 9 des Haftpflichtgesetzes (in seiner ursprünglichen Fassung) an der unbeschränkten Geltung des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes nichts geändert war. (So auch R. G. E. Bd. III, S. 319 sowie Bd. 57, S. 52.). In diesem Rechtszustande ist jedoch durch das Inkraftreten des B. G. B. eine Änderung eingetreten. Unter den anderen „gesetzlichen Vorschriften" sind jetzt nur die Reichsgesetze zu verstehen. Die Neufassung des § 9 steht im Zusammenhange mit der das Kodifikationsprinzip zur Geltung bringenden Bestimmung des Art. 55 des Einführungsgesetzes zum B. G. B., wonach die privatrechtlichen Vorschriften der Landesgesetze außer Kraft treten. Das Reichshaftpflichtgesetz stellt sich als ein Spezialgesetz dar, welches in „ausschließender und erschöpfender Weise" die von ihm behandelte Materie regelt [1]). Wenn daher andererseits Art. 105 des Einführungsgesetzes bestimmt: „Unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, nach wel-

1) R. G. E. Bd. 57, S. 52, Fritsch, „Die Eisenbahnen" I, Anm. 45, c.

chen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes für den aus dem Betriebe entstehenden Schaden in weiterem Umfange als nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs verantwortlich ist", so kann dieser Vorbehalt nur auf diejenigen Landesgesetze bezogen werden, welche eine Haftpflicht für Sachbeschädigung, nicht auch auf solche, welche eine Haftung für Tötung oder Verletzung von Personen konstituieren. Denn, wie in den Motiven des Gesetzes klar zum Ausdrucke gebracht ist, ist der Zweck der Bestimmung des Art. 105 der, eine grundlose Verdrängung der durchaus brauchbaren bestehenden landesgesetzlichen Vorschriften über die Schadensersatzleistung bei Beschädigung von Sachen zu vermeiden [1]). Hierbei hatte man vor allem den § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes im Auge. § 25 hat daher heute nur noch Geltung, soweit er eine Ersatzpficht für Beschädigung von Sachen festsetzt. Damit entfällt zugleich die Gültigkeit des preußischen Gesetzes vom 3. Mai 1869, betreffend einen Zusatz zu § 25 (G. S. S. 665), welches eine vertragsmäßige Herabminderung des durch § 25 für Personenverletzung oder Tötung gegebenen Umfanges der Ersatzpflicht verbot. Nicht zutreffend ist, was Staudinger, Kommentar zum B. G. B., Bd. VI, S. 252 und Eger, Haftpflichtgesetz S. 611 hierzu ausgeführt haben, nämlich daß die Vorschrift des § 25 des Eisenbahngesetzes, soweit sie sich auf Sachschaden beziehe, mit dem Zusatzgesetz vom

1) So auch R. G. E. Bd. 57, S. 52 fg. Eger, Haftpflichtgesetz 6. Auflage S. 605 fg., Planck, Komm. z. B. G. B. Bd. 6 Bem. 6, zu Art. 42 S. 140 (3. Auflage). Staudinger, Komm. z. B. G. B. Bd. 6, zu Art. 105 S. 252. Niedner, Einführungsgesetz 2. Auflage, Bem. 6 zu § 42 S. 113 u. Bem. 2 zu Art. 105 S. 210, Anderer Ansicht: Reindl, Haftpflichtgesetz, Bem. 2 zu § 9 S. 212 fg., Oesterlen in E. E. E. Bd. 15, S, 367, Linckelmann, „Die Schadensersatzpflicht aus unerlaubten Handlungen" S. 14. Sie dehnen den Vorbehalt des Art. 105 auf Grund seiner allgemeinen Fassung auch auf solche Landesgesetze aus, auf Grund deren eine Haftung für Personenschaden begründet ist. Dieser Standpunkt muß jedoch angesichts der sich aus der Vorgeschichte des Gesetzes in zweifelsfreier Weise ergebenden Tendenz und den im Texte näher ausgeführten Gründen als hinfällig bezeichnet werden.

3. Mai 1869 in Kraft geblieben sei. Denn das Gesetz von 1869 bezieht sich nur auf Personenschaden, ganz abgesehen davon, daß es durch das Außerkrafttreten der entsprechenden Bestimmungen des § 25 vollkommen gegenstandslos geworden ist. (So auch zutreffend Fritsch I, Anm. 45 unter c).

Aber auch soweit § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes heute noch in Kraft ist, erleidet seine Anwendung eine weitere Einschränkung — die jedoch für das Verhältnis zur Postverwaltung nicht in Frage kommt — insofern, als er nicht zutrifft, für diejenigen Fälle, wo die Haftpflicht auf einem Frachtvertrage beruht. Hierfür kommen die reichsrechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs in Frage.

c) Das Verhältnis des Reichshaftpflichtgesetzes zu den anderen „gesetzlichen Vorschriften", insbesondere zum B. G. B.

Was endlich das Verhältnis des Reichshaftpflichtgesetzes zu den anderen „gesetzlichen Vorschriften" anbelangt, so ist folgendes zu sagen: Unter „gesetzlichen Vorschriften im Sinne des § 9 (neue Fassung) sind — wie sich aus den obigen Ausführungen ergibt — nur Reichsgesetze zu verstehen. Als solche kommen hier in Betracht: Das Reichsunfallfürsorgegesetz für Beamten und für Personen des Soldatenstandes vom 18. Juni 1901 (R. G. B. 211), das Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883 mit seinen Novellen vom 10. April 1892 und vom 25. Mai 1901, das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 mit den Novellen vom 25. Mai 1885, vom 5. Mai 1886, vom 11. Juli 1887 und vom 30. Juni 1900, ferner das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899, sodann die §§ 120, 135, 136 der Reichsgewerbeordnung und endlich die einschlägigen Vorschriften des B. G. B. (unerlaubte Handlungen). Für den Geltungsbereich dieser Gesetze neben dem Reichshaftpflichtgesetze gilt in gemeinsamer Weise folgender Grundsatz: das Reichshaftpflichtgesetz charakterisiert sich als ein Spezialgesetz, welches die von ihm behandelten Tatbestände nach jeder Richtung hin in ausschließender und erschöpfender Weise regelt; dies gilt vor allem auch von dem darin festgesetzten Umfange der Schadensersatzpflicht. Das Anwendungsgebiet der übrigen

Reichsgesetze beginnt demnach erst da, wo ein anderer als die in dem Reichshaftpflichtgesetze behandelten Tatbestände vorliegt.

Die Möglichkeit eines anderen Tatbestandes ist nach dem Wortlaute des § 9 des Reichshaftpflichtgesetzes nach zwei Richtungen hin gegeben: Entweder liegt ein anderer als die in diesem Gesetze „vorgesehenen Fälle" vor, oder die Haftung einer anderen Person als des Unternehmers des betreffenden Betriebes, „insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens", ist begründet.

Was versteht das Gesetz unter der Haftung des Unternehmers „außer den in diesem Gesetze vorgesehenen Fällen"?

Eger [1]) steht hier auf dem Standpunkte, daß eine Inanspruchnahme des Unternehmers nach anderen Reichsgesetzen nicht bloß dann möglich sei, wenn der Grund des Schadensersatzanspruches ein anderer als die in den §§ 1, 2 des Haftpflichtgesetzes bezeichneten Fälle sei, sondern er hält eine Inanspruchnahme des Unternehmers nach anderen Reichsgesetzen selbst dann für begründet, wenn ein den im Haftpflichtgesetze vorgesehenen Fällen in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht vollkommen analoger Fall vorliegt unter der Voraussetzung, daß das betreffende Reichsgesetz einen höheren Schadensersatzanspruch als das Haftpflichtgesetz gewährt. Er gibt hierfür eine eingehende Begründung unter Heranziehung der Entstehungsgeschichte des § 9 des Haftpflichtgesetzes, wenn er auch zugeben muß, daß der Wortlaut des Gesetzes für diese Auffassung nicht spreche. Dieser Standpunkt kann nicht geteilt werden. Es mag dahingestellt bleiben, ob dem § 9 des Haftpflichtgesetzes in der alten Fassung, d. h. mit dem Vorbehalte zugunsten der Landesgesetze, die ihm von Eger mit Rücksicht auf den geschichtlichen Werdegang beigelegte Tendenz in der Tat zugrunde gelegen hat. Jedenfalls aber trifft dieselbe Auslegung nicht mehr auf den § 9 in seiner neuen Fassung, wie er sie durch das Einführungsgesetz zum B. G. B. erhalten hat, zu. Denn wollte man auch hier die gleiche Tendenz

1) Eger, Haftpflichtgesetz S. 605 fg.

als zugrunde liegend annehmen, so würde damit dem Haftpflichtgesetze der Charakter eines Spezialgesetzes geraubt, und die in den §§ 3 ff. enthaltene nähere Bestimmung des Schadensersatzumfanges hätte lediglich die Bedeutung der Festlegung eines Minimums für auf Grund anderer reichsgesetzlicher Bestimmungen in gleichen Fällen gegebene Schadensersatzansprüche. Hierzu lag jedoch nicht der geringste legislatorische Grund vor. Denn nachdem durch den Fortfall des Vorbehaltes zugunsten der Landesgesetze die Regelung der ganzen fraglichen Materie in die Hände des Reichs gelegt war, bestand zu einer solchen Vorsorgungsmaßregel kein Anlaß mehr. Vielmehr ist der Charakter des Reichshaftpflichtgesetzes als eines Spezialgesetzes, das die darin behandelten Tatbestände in ausschließender und erschöpfender Weise nach jeder Richtung, also auch bezüglich des Umfanges der Schadensersatzpflicht, regelt, unverkennbar. Für diese Auffassung spricht nicht nur die Tatsache, daß das Gesetz eine Reihe ganz bestimmter Fälle (Eisenbahn, Bergwerk etc.) herausgreift und diese in eingehender Weise behandelt, sondern auch der unzweideutige Wortlaut des § 9, der das Haftpflichtgesetz ausdrücklich den übrigen Reichsgesetzen, die ähnliche Fälle behandeln, gegenüberstellt. In diesem Sinne führt dann auch zutreffend das Reichsgericht in Bd. 57, Seite 52 ff. aus: „Für den Bereich des Haftpflichtgesetzes können, was die Art und den Umfang des Schadensersatzes anlangt, nur die in diesem Spezialgesetze in ausschließender und erschöpfender Weise getroffenen Normen maßgebend sein. In anderen, als den dort bestimmten Richtungen darf der Richter nicht auf Schadensersatz erkennen, falls nicht aus einem gleichzeitig gegebenen weiteren Schuldgrund ein Ersatzanspruch nach allgemeinem bürgerlichen Rechte oder etwa aus einem sonstigen Sondergesetze begründet ist". Daß dies die zweifellose Tendenz des Haftpflichtgesetzes ist, daß also die darin behandelten Fälle auch in Bezug auf den Umfang der Schadensersatzpflicht in ausschließlicher Weise geregelt sind, geht auch ganz besonders daraus hervor, daß das Haftpflichtgesetz aus dem B. G. B., welches in erster Linie

über die „gesetzlichen Vorschriften" fällt, eine Reihe von Vorschriften übernommen hat, insofern, als einzelne Bestimmungen den entsprechenden §§ des B. G. B. nachgebildet und teilweise auch Vorschriften des B. G. B. für entsprechend anwendbar erklärt sind. Dies gilt von den §§ 843, 844 B. G. B. Damit ist indirekt deutlich zum Ausdruck gebracht, daß weitere Vorschriften des B. G. B. in in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht gleichliegenden Fällen nicht anwendbar sind. Liegt dagegen ein in den §§ 1, 2 des Haftpflichtgesetzes nicht behandelter Fall vor, handelt es sich also nicht um einen Unfall, der sich bei dem Betriebe der Eisenbahn, eines Bergwerks, einer Fabrik etc. ereignet hat, sondern etwa um einen Betriebsunfall im Baugewerbe, oder ist die Haftung einer anderen Person als des Unternehmers begründet, so kommen die entsprechenden Vorschriften der übrigen Reichsgesetze, also auch des B. G. B., in unbeschränkter Weise zur Anwendung.

d. Zusammenstellung.

Als Ergebnis der vorstehenden Ausführungen ist bezüglich der gesetzlichen Grundlagen der Haftpflicht der Eisenbahn bei Tötung oder Verletzung folgendes festzuhalten: Maßgebend ist in erster Linie die oben zitierte allgemeine Bestimmung des Art. 8 des Eisenbahnpostgesetzes, wonach der Eisenbahn der von ihr auf Grund gesetzlicher Vorschrift infolge der Tötung oder Verletzung eines im Dienst befindlichen Postbeamten geleistete Schadensersatz von der Postverwaltung zu ersetzen ist, wenn nicht von der letzteren der Nachweis erbracht wird, daß der Unfall durch ein Verschulden des Eisenbahnbetriebsunternehmers oder einer der im Eisenbetrieb verwendeten Personen verursacht worden ist. Die Bestimmung des Art. 8 bezieht sich, wie ja ohne weiteres aus dem Wortlaute hervorgeht, lediglich auf das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Post und trifft nur zu bei Tötung und Verletzung von Personen; sie berührt also in keiner Weise die Ansprüche des Verletzten selbst, sondern hat nur die Existenz eines solchen Anspruchs zur Voraussetzung. Der Umfang der der Postverwaltung obliegenden Ersatzpflicht gegenüber der Eisenbahn ist jedoch durch die Höhe des dem Verletzten gegenüber der

Eisenbahnverwaltung zustehenden Schadensersatzanspruches bedingt. Für die Schadensersatzpflicht der Eisenbahn gegenüber dem Verletzten bzw. dessen Hinterbliebenen ist das Reichshaftpflichtgesetz maßgebend. Die Vorschriften des B. G. B. (§ 823 ff.) kommen hierfür allgemein nicht in Frage, da der Fall der Tötung und Verletzung eines Menschen bei dem Betriebe einer Eisenbahn im Haftpflichtgesetze vorgesehen ist, die übrigen reichsrechtlichen Vorschriften aber, wie oben näher ausgeführt, nur auf andere als die im Haftpflichtgesetze behandelten Fälle anwendbar sind. Dies ändert jedoch nichts an dem prinzipiellen Charakter der von § 1 des Haftpflichtgesetzes betroffenen Fälle; sie sind ihrem Wesen nach ebenso „unerlaubte Handlungen", wie die in dem betreffenden Abschnitte des B. G. B. behandelten; denn dort ist auch eine Haftung ohne Rücksicht auf Verschulden gegeben (vergl. §§ 833, 835 B. G. B.), und diese Fälle sind ebenso wie die in den §§ 823, 826 etc., wo die Verantwortlichkeit von einem Verschulden abhängig gemacht ist, unter den allgemeinen Begriff der „unerlaubten Handlungen" subsumiert, was äußerlich durch die Einreihung in den betreffenden Abschnitt des B. G. B. kenntlich gemacht ist. Aus diesem Umstande ergibt sich die unbedenkliche analoge Anwendung des § 32 CPO, sodaß also für Klagen aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes dasjenige Gericht, in dessen Bezirk sich der Unfall ereignet hat, zuständig ist. Diese Auffassung findet sich nicht nur in der neuesten höchstrichterlichen Rechtsprechung [1]), sondern auch in der maßgebenden Literatur nahezu übereinstimmend vertreten.

An zweiter Stelle ist das Reichsunfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1901 hervorzuheben. Durch dieses Gesetz hat die Tragweite der Bestimmungen des Haftpfichtgesetzes in Hinsicht auf die Verantwortlichkeit des Reiches und der Bundesstaaten für Unfälle von „Beamten der Reichszivilverwaltung, des Reichsheeres und der Kaiserlichen Marine sowie Personen des Soldatenstandes" in einzelnen Bezie-

1) R. G. E. Bd. 60, S. 300, anders R. G. E. Bd. 50, S. 408.

hungen eine Einschränkung erfahren: Nach § 10 Abs. 1 des Gesetzes haben die genannten Personen bzw. deren Hinterbliebene keinen Anspruch auf Schadensersatz, — auch nicht, wenn der Fall des § 1 des Haftpflichtgesetzes gegeben ist — gegen die Betriebsverwaltung, und zwar selbst dann nicht, wenn ihnen auch kein Anspruch auf Pension, Renten etc. auf Grund des genannten Gesetzes zusteht. Gegen den Betriebsleiter, Bevollmächtigten etc. steht ihnen ein solcher Anspruch nur dann zu, wenn durch strafgerichtliches Urteil festgestellt ist, daß die in Anspruch genommene Person den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat. Eine wichtige weitere Einschränkung enthält § 12 des Fürsorgegesetzes, welcher lautet: „Die dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des § 1 des Gesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen vom 7. Juni 1871 (R. G. Bl. S. 207) gegen Eisenbahn-Betriebsunternehmer zustehenden Ansprüche gehen auf die Betriebsverwaltung, welche dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter reichsgesetzlicher Vorschrift Pensionen, Kosten des Heilverfahrens, Renten oder Sterbegelder zu zahlen hat, in Höhe dieser Beträge und vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (R. G. Bl. S. 318) über. — Weitergehende Ansprüche als auf diese Bezüge stehen dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zu." Über die Bedeutung dieser Bestimmung für die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Post wird unten näher die Rede sein.

Das preußische Unfallfürsorgegesetz vom 2. Juni 1902 (G. S. S. 153), welches die Ansprüche der preußischen Staatsbeamten in einer den Bestimmungen des entsprechenden Reichsgesetzes im wesentlichen analogen Weise regelt, kommt für die vorliegende Abhandlung nicht in Frage, da es sich hier nur um Postbeamte handelt. Letztere [1]) sind

1) Mit Ausnahme der bayrischen und württembergischen Postbeamten, die jedoch für die vorliegende Arbeit außer Frage stehen.

Reichsbeamte im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 18. Mai 1907 (R. G. Bl. S. 245) und des Beamtenhinterbliebenengesetzes vom 17. Mai 1907 (R. G. Bl. S. 208), wobei die Unterscheidung zwischen mittelbaren und unmittelbaren Reichsbeamten entsprechend der Unterscheidung zwischen oberen und unteren Postbeamten unerheblich ist.

2. Die Gesetzesgrundlagen der Haftung für Sachschaden unter besonderer Berücksichtigung der Frage nach der Anwendbarkeit d. entsprechenden Vorschriften des H. G. B.

Für die auf Sachbeschädigung gegründeten Schadensersatzansprüche kommt für Preußen der § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 in Betracht. Über die Tragweite dieser Bestimmung im einzelnen wird unten des näheren die Rede sein. In den 1866 neu erworbenen preußischen Landesteilen ist das Eisenbahngesetz (mit Ausnahme der §§ 11—13, 15—19, 38—41 und 44) durch Allerhöchste Verordnung vom 19. August 1867 (G. S. 1426) eingeführt worden, sodaß, wie oben bereits erwähnt, der Geltungsbereich des § 25 sich auf den gesamten Umfang des Königsreichs Preußen erstreckt. In den übrigen deutschen Staaten sind im Rahmen des Art. 105 des Einführungsgesetzes zum B. G. B. analoge Vorschriften erlassen worden.

Über die Frage, ob und inwieweit andere reichsgesetzliche Vorschriften, insbesondere das Handelsgesetzbuch, für die Schadensersatzpflicht der Eisenbahn gegenüber der Post bei Beschädigung etc. von Sachen in Betracht kommen, besteht keine Übereinstimmung. Aschenborn [1]) steht auf dem Standpunkte — in Übereinstimmung mit Thöl [2]) —, daß die Eisenbahn im Verhältnisse zur Post als Frachtführer im Sinne des Handelsgesetzbuches zu betrachten sei, sodaß die dort für die Haftung der Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes festgelegten Normen auch für die Ersatzpflicht der Eisenbahn gegenüber der Post maßgebend seien. Es liege nicht in der Absicht des Gesetzgebers, die Post schlechter zu stellen als das Publikum, das seine Güter der Eisenbahn zur Beförderung übergebe. Aschenborn versucht, die von den Vertretern der gegenteiligen Ansicht gegen das Zustandekommen eines Frachtvertrages zwischen

1) Aschenborn, „Das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches" S. 115 fg.

2) Thöl, Handelsrecht III. Bd. § 4 No. 6.

Eisenbahn und Post angeführten Gründe zu entkräften, die da sind: das Fehlen des Frachtbriefs, Unentgeltlichkeit der Leistungen der Eisenbahn, gesetzliche Pflicht zur Beförderung und daher Fehlen des Vertragswillens. Geleitung des Transportes der Postsendungen durch die eigenen Organe der Post etc. Es erübrigt sich, auf die näheren Ausführungen Aschenborns im einzelnen einzugehen. U. E. gehen diese Ausführungen in wesentlichen Punkten an dem Kerne der Sache vorbei. Maßgebend für die Beurteilung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Post sind folgende Gesichtspunkte: Durch das Gesetz (Eisenbahnpostgesetz) wird der Eisenbahn die Verpflichtung auferlegt, der Post die Benutzung ihrer Einrichtungen innerhalb der näher festgelegten Grenzen zu gestatten, andererseits wird der Post die Ermächtigung und das Recht zuerteilt, die Eisenbahn in gewissen Beziehungen für ihre Zwecke in Anspruch zu nehmen. Der Rechtsgrund für die von der Eisenbahn der Post zu gewährenden Leistungen kann daher einzig und allein in der gesetzlichen Normierung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Post und nicht etwa in einer vertraglichen Abmachung beider Verwaltungen gesucht werden. Zwar hat die Eisenbahn auch gegenüber dem Publikum unter gewissen Voraussetzungen die Pflicht, Güter zur Beförderung anzunehmen; die hierauf bezüglichen Bestimmungen des H. G. B. und der Eisenbahnverkehrsordnung etc. haben aber einen ganz anderen Charakter als die speziell für das Verhältnis von Eisenbahn zu Post maßgebenden Gesetzesvorschriften (Eisenbahnpostgesetz etc.). Die ersteren sind nichts anderes, als die Festlegung der Vertragsbedingungen, unter denen das Publikum im einzelnen Falle als Kontrahent der Eisenbahn gegenübertritt. Die Eisenbahn ist in dieser Beziehung als Kaufmann im Sinne des H. G. B. anzusehen, der Frachtvertrag ist ein wirtschaftlich bedeutsamer Vertrag und eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle für die Eisenbahnen. Ganz anders liegt die Sache bezüglich des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Post. Die Inanspruchnahme der Betriebsmittel der Eisenbahn durch die Post ist ganz allein durch die der ersteren gesetzlich auferlegte Dul-

dungspflicht bedingt. Die hierfür von der Postverwaltung zu gewährende Entschädigung ist dementsprechend auch in der Hauptsache auf das Minimum der von der Eisenbahn aufgewendeten Selbstkosten beschränkt. Eisenbahn und Post stehen sich also in ganz anderer Weise gegenüber wie Publikum und Eisenbahnverwaltung. Im ersteren Falle erfordert das öffentliche Interesse, das hier Staatsinteresse ist, die Nutzbarmachung der Verkehrseinrichtungen und zwar in einer Weise, die vollkommen unabhängig ist von einer mehr oder minder willkürlichen Gestaltung dieses Verhältnisses durch einen in gewissem Spielraume zugelassenen Vertragswillen, in letzterem Falle dagegen stehen nicht an letzter Stelle finanzpolitische Erwägungen in Frage, und dem entspricht es auch, daß, abgesehen von dem ungleich viel umfangreicheren Geschäftsbetrieb der Post, die Duldungspflicht der Eisenbahn gegenüber der Post im Vergleiche zum Kontrahierungszwang gegenüber dem Publikum eine weit größere ist. Denn die Eisenbahnverkehrsordnung legt es unter gewissen Voraussetzungen in die Hand der Eisenbahn, über die Zulassung von Gütern zu entscheiden, während die Verpflichtungen gegenüber der Postverwaltung bis ins einzelne genau festgelegt sind, sodaß nicht der geringste Spielraum bleibt. Es kann daher nach dem Ausgeführten keine Rede davon sein, Vorschriften, wie sie das H. G. B. speziell für den dort geregelten Frachtvertrag enthält, ohne jeden rechtlichen Grund und bei dem Fehlen jeglicher Analogie auf Verhätnisse auszudehnen, auf die sie ihrer Natur nach gar nicht passen, ganz abgesehen davon, daß die von den Vertretern der herrschenden [1]) hier darge-

---

1) Endemann, „Das Recht der Eisenbahnen" § 402 S. 484, Puchelt, „Kommentar zum H. G. B." 3. Seite 445 No. 12, Eger, „Das deutsche Frachtrecht" 2. Aufl. I. Bd. S. 34, v. Hahn, „Kommentar zum H. G. B." 2. Auflage II, S. 575, ähnlich Schott (der ein dem Schleppvertrag des Handelsrechts analoges Verhältnis annimmt) in Endemanns Handbuch des Handels-, Wechsel und Seerechts Bd. III, S. 296; vor allem die geistvollen und scharfsinnigen Ausführungen Schelcher's in E. E. E. Bd. XI, S. 297 fg., ferner Gordan in E. E. E. Bd. XXVI, S. 237. Anderer Ansicht dagegen Wolcke „Postrecht" S. 83.

legten Auffassung angeführten Argumente, wie das Fehlen des Frachtbriefes, gesetzliche Pflicht zur Beförderung, Unentgeltlichkeit der Leistungen, Geleitung der Postsendungen durch die eigenen Organe der Post etc., keineswegs als durch die Ausführungen Aschenborns widerlegt zu betrachten sind. Denn wenn Aschenborn u. a. das Erfordernis der Ausstellung eines Frachtbriefs für das Zustandekommen eines Frachtvertrages einfach leugnet und sich damit in Gegensatz zur herrschenden Ansicht setzt, ohne für diesen Standpunkt eine nähere Begründung zu geben, so ist das keine wissenschaftlich ernst zu nehmende Argumentation.

Das B. G. B. kommt für Preußen nur in Betracht, soweit der betreffende Fall durch den § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes nicht gedeckt ist. § 25 ist reichtrechtlich aufrechterhaltenes Spezialgesetz.

B. Die Haftung im einzelnen.

1. bei Verletzung und Tötung eines Postbeamten.

a) Dem verletzten Postbeamten gegenüber:

Wir kommen jetzt zur Besprechung der Haftpflicht der Eisenbahn gegenüber der Post. An erster Stelle wird die Verantwortlichkeit der Eisenbahn bei Verletzung oder Tötung eines Postbeamten nach Voraussetzung und Umfang besprochen werden, und zwar unter getrennter Darstellung der Rechte des Verletzten selbst und derjenigen der Postverwaltung gegenüber der Eisenbahnverwaltung.

α Voraussetzung der Verantwortlichkeit.

§ 1 des Reichshaftpflichtgesetzes bestimmt: „Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist."

αα Der Unfall muß sich „bei dem Betriebe" der Eisenbahn ereignet haben (Haftpflichtges. § 1).

Der Unfall muß sich „bei dem Betriebe" der Eisenbahn ereignet haben. Was hierunter zu verstehen ist, darüber hat sich das Reichsgericht im Urteile vom 29. Juni 1903 (Bd. 55, S. 229) in treffender Weise dahin geäußert, daß einerseits ein ursächlicher, andererseits aber auch ein äußerer, d. h. ein zeitlicher und örtlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Betriebsfunktion der Eisenbahn vorliegen müsse; R. G. Bd. 55, S. 229: „Die Voraus-

setzung, daß der zum Schadensersatz verpflichtende Unfall „bei dem Betriebe" einer Eisenbahn sich ereignet habe, begreift zwei Momente: es muß einmal ein innerer ursächlicher Zusammenhang bestehen zwischen dem Unfall und der Betriebstätigkeit der Eisenbahn, wenngleich dieser ursächliche Zusammenhang, soweit es sich um den Betrieb im engeren Sinne, die eigentliche Beförderungstätigkeit der Eisenbahn handelt, nicht im Einzelfalle nachgewiesen werden muß, insofern er nur als möglich erscheint . . . ., weiter aber muß, wie das Wort „bei" ausdrückt, auch ein äußerer, also zeitlicher und örtlicher Zusamenhang gegeben sein mit einem bestimmten Betriebsvorgange, mag dieser die Tätigkeit der Beförderung von Menschen und Gütern, oder die Vorbereitung oder die Abwicklung des Beförderungsgeschäftes betreffen". Der Begriff der Betriebstätigkeit der Eisenbahn erschöpft sich jedoch nicht in der Beförderungstätigkeit, sondern es fallen darunter auch die notwendigen Vorbereitungshandlungen sowie diejenige Tätigkeit, welche auf den Abschluß der Beförderung gerichtet ist, vorausgesetzt, daß dabei diejenige Gefährlichkeit in Frage steht, die dem Eisenbahnbetriebe im Vergleiche mit anderen Betrieben eigen ist [1]). Die einschlägige Reichsgerichts-Rechtsprechung in dieser Frage ist eine ganz besonders umfangreiche [2]), sodaß ein näheres Eingehen darauf zu weit führen würde. Wir beschränken uns daher auf eine kurze Erörterung des reichsgerichtlichen Standpunktes, der übrigens von der spärlichen Literatur, insbesondere von Eger geteilt wird. Es muß mit dem Reichsgericht angenommen werden, daß zu den Unfällen „bei dem Betriebe" nicht nur diejenigen zu rechnen sind, die sich bei der Beförderungstätigkeit der Eisenbahn ereignen, sondern auch solche, die innerhalb der

1) R. G. E. I, 52, II S. 8, XLVI, 23.

2) R. G. E. VI, 37, III, 20, II, 85, XIX, 65, I, 253, XI, 146, LIII, 114, XIV, 27, XIII, 17, ferner E. E. E, Bd. IX, 364, I, 243, I, 357, II, 12, VI, 56. IV, 445, VII, 62, X, 363, XII, 344, 52, I, 280, XV, 334, IV, 196, XVII, 57, IV, 255, IX, 163, VII, 76, XIV, 26, IV, 311 usw. Siehe im übrigen die eingehende Zusammenstellung der einschlägigen Literatur bei Fritsch „Die Eisenbahnen" VI, 6 Anm. 1 fg.

Vorbereitungs- und Abschlußhandlungen zur Beförderung vorfallen. Zu den letzteren gehören vor allem diejenigen Unglücksfälle, die sich bei dem Betreten oder Verlassen des Bahnsteiges, sowie beim Passieren der Gleise, um zu und von den Zügen zu gelangen, ereignen (R. G. E. 2, 8). Ebenso muß dem Reichsgerichte darin zugestimmt werden, daß die letzterwähnten Unfälle, die also nur indirekt mit dem eigentlichen Beförderungsdienste der Eisenbahn in Zusammenhang stehen, bei solchen Vorbereitungs- oder Abschlußhandlungen eingetreten sein müssen, denen eine besondere durch den Charakter des Eisenbahnbetriebes bedingte Gefährlichkeit eigen ist (R. G. E. 46, 23). Diese Grundsätze auf die Tätigkeit des Postbeamten innerhalb des Bahnbetriebes angewandt, führen zu folgenden Ergebnissen: Wird z. B. ein Postbeamter durch von dem Stationsgebäude sich loslösendes und herabfallendes Gestein verletzt, so liegt kein Betriebsunfall im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes vor; auch nicht bei der oben dargelegten extensiven Interpretierung. Denn das Herabfallen des Gesteins hat weder mit der Betriebstätigkeit der Eisenbahn im engeren Sinne etwas zu tun, noch kommt dabei die Gefährlichkeit des Eisenbahnunternehmens auch nur im Entferntesten in Frage, vielmehr ist dies ein Zufall, der sich ebensogut auch außerhalb des Bereiches der Bahnhofsanlagen hätte ereignen können (G. G. E. 8, 51). Ebenso zu beurteilen wäre der Fall, wenn ein Postbeamter, der im Packraum mit dem Ordnen der Pakete bschäftigt ist, durch Unvorsichtigkeit den Zusammensturz der aufgeschichteten Pakete herbeigeführt hat und durch ein herabfallendes Gepäckstück verletzt worden ist. Ganz anders dagegen ist derselbe Fall zu beurteilen, wenn sich der Unfall im Postwagen ereignet und das Herabstürzen des Gepäcks durch den infolge eines außerordentlich plötzlichen Haltens oder durch unvorsichtiges Rangieren hervorgerufenen Stoß herbeigeführt wird (R. G. E. 28, 89). Ebenso wäre die Haftung der Eisenbahn nach dem Haftpflichtgesetze begründet, wenn der Postbeamte beim Überkreuzen der Gleise mit den Gepäckkarren, um zu den Zügen zu gelangen — eigenes Verschulden ausgenommen —

oder beim Ein- oder Ausladen des Gepäcks eine Verletzung davontrüge. Immerhin müssen bei Beurteilung des einzelnen konkreten Falles die näheren Umstände in eingehender Weise gewürdigt werden, und es wird nicht selten recht schwierig sein, die Frage nach dem Vorhandensein der Kausalität in einwandfreier Weise zu entscheiden. Es kann daher der Auffessung des Reichsgerichts nicht zugestimmt werden, wenn es bei Unfällen bei dem Eisenbahnbetriebe im engeren Sinne, d. h. bei der Beförderungstätigkeit, die Tatsache, daß den Umständen nach die Möglichkeit besteht, daß der Unfall durch den Betrieb veranlaßt ist, als für die Begründung der Haftpflicht der Eisenbahn ausreichend erachtet und den direkten Nachweis der Kausalität nicht für erforderlich hält (siehe die oben auszugsweise zitierte Entscheidung). Es kann zwar keinem Zweifel unterliegen, daß die Tendenz des Gesetzes — wie sich aus den Motiven ergibt — dahin geht, der Haftpflicht der Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit des Betriebes und der damit verbundenen unverhältnismäßig großen Steigerung der Unglücksfälle eine möglichst große Ausdehnung zu geben; es besteht deshalb aber noch kein Grund, den Nachweis der Kausalität zu erlassen oder auch nur zu erleichtern und ebensowenig, hierbei einen Unterschied zu machen zwischen Unglücksfällen, welche sich bei dem Beförderungsdienste unmittelbar, und solchen, die sich bei Vorbereitungs- oder Abschlußhandlungen in dem oben gedachten Sinne, ereignen. Für die Auffassung des Reichsgerichts läßt sich auch nicht der geringste Anhaltspunkt im Gesetze finden.

§ 1 des Reichshaftpflichtgesetzes setzt weiterhin voraus, daß ein Mensch „getötet oder körperlich verletzt wird." Ich folge den treffenden Ausführungen des Reichsgerichts im Urteile vom 27. Januar 1880 (Bd. S. 49). Danach genügt ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Todeserfolge zur Erfüllung des Tatbestandes des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes. Es ist also nicht erforderlich, daß der betreffende Unfall den sofortigen Tod zur Folge hatte, vielmehr reicht es aus, wenn zunächst eine Erkrankung eintritt, worauf in der Folge der Tod des

Verletzten zurückzuführen ist. Unter Körperverletzung im Sinne des Gesetzes ist nicht nur eine äußere Verwundung zu verstehen, sondern — entsprechend dem strafrechtlichen Begriffe — auch jede andere schädigende Einwirkung auf die Gesundheit, und gerade diese letzte Art der Körperverletzung ist bei Eisenbahnunfällen von großer Bedeutung. Es mag nur auf die zahlreichen geistigen und besonders die Nervenerkrankungen von im übrigen äußerlich unverletzt gebliebenen Reisenden hingewiesen werden, wovon in den Berichten über Eisenbahnunfälle nur allzu oft zu lesen ist. Das Haftpfichtgesetz macht nicht, wie § 823 B. G. B., einen Unterschied zwischen Verletzung des Körpers und Verletzung der Gesundheit (E. E. E. XXI, 183).

Sowohl für den Begriff der Körperverletzung als auch der Tötung gilt jedoch in gleicher Weise, daß der verursachende Unfall nur in einem außergewöhnlichen Ereignisse gesehen werden kann, das, wenn auch erst allmählich, die Körperverletzung bzw. den Tod zur Folge hat. Es kommen daher nicht die schädigenden Einflüsse auf die Gesundheit in Betracht, die der Charakter des Betriebes als solcher mit sich bringt, selbst wenn sie ein frühes Siechtum und einen früheren Tod zur Folge haben. Es gehören hierher vor allem die im Urteile des Reichsgerichts vom 6. Juli 1888 (Bd. XXI, S. 77) hervorgehobenen gewerblichen Erkrankungen. Wenn dem genannten Urteile auch in erster Linie die Bestimmungen des Reichsunfallversicherungsgesetzes zugrunde liegen, so hat die oberste Rechtsprechung die Anwendbarkeit dieser Grundsätze auch für den Bereich der im Haftpflichtgesetze behandelten Fälle ausgesprochen (vgl. auch Urteil vom 24. März 1892, B. XXIX, S. 42), und eine solche Auffassung entspricht nicht nur vollkommen dem Wortlaute des Gesetzes — denn unter „Unfall" kann schon nach der im gewöhnlichen Sprachgebrauche dem Worte eigenen Bedeutung nur ein außergewöhnliches äußeres Ereignis und nicht die stets gleichmäßige als natürliche Folge des Betriebscharakters zu betrachtende schädliche Einwirkung auf die Gesundheit verstanden werden — sondern auch dem natürlichen Rechtsgefühl insofern, als derjenige,

welcher sich freiwillig in den Betrieb begibt, billigerweise auch mit den ihm bekannten schädlichen Folgen für seine Gesundheit rechnen muß. Dies gilt auch von den im Eisenbahnpostdienste beschäftigten Postbeamten.

ββ Wer ist „Betriebsunternehmer" im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetz. und wie ist diese Frage für den Bereich d. preuß.-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu beantworten?

Als „Betriebsunternehmer" im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes kommt nur der an dem wirtschaftlichen Ergebnisse des Betriebes unmittelbar Interessierte in Betracht, wobei die Eigentumsverhältnisse vollkommen ohne Einfluß sind [1]). Für die Verhältnisse der preußischen Staatsbahnen kommt demnach der preußische Staat bzw. Eisenbahnfiskus in Betracht, als dessen Vertreter im einzelnen Falle die Eisenbahndirektionen fungieren [2]).

Von besonderem Interesse und eminent praktischer Bedeutung ist hier die Frage, wer als haftpflichtiger „Betriebsunternehmer" im Sinne des § 1 in Betracht kommt innerhalb des Gebietes der preußisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft, insbesondere dann, wenn sich der Unfall im Betriebe der hessischen Strecken ereignet hat. Zu dieser Frage sei folgendes bemerkt: Der für das Verhältnis von Preußen zu Hessen bezüglich der Eisenbahnen maßgebende Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 (G. S. 215) regelt dieses Verhältnis in der Weise, daß für die preußischen und hessischen Bahnen — für letztere mit Ausnahme der in Art. 6 des genannten Vertrages näher bezeichneten Strecken — eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft geschaffen ist. Die Eigentumsverhältnisse sind unberührt geblieben. Es sind die sämtlichen „Betriebseinnahmen- und Ausgaben als gemeinschaftliche anzusehen". Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben wird unter beide Verwaltungen nach Maßgabe des in Art. 8 des Vertrages vereinbarten Teilungsmaßstabes verteilt. Die von Hessen in die Gemeinschaft eingeworfenen Eisenbahnlinien unterstehen den Direktionen in Mainz und

---

1) E. E. E, I, 5; R. G. E. vom 16. April 1880 I, 279, Eger, Haftpflichtgesetz S. 93. Mandry, „Zivilrechtlicher Inhalt der Reichsgesetze" S. 493, Westerkamp in Endemanns Handbuch des Handelsrechts III, S. 641 fg., Genzmer, „Das Reichshaftpflichtgesetz" S. 27, Reindl. „Das Reichshaftpflichtgesetz" S. 48 fg.

2) Verordnung vom 15. XII. 1894 (G. S. 1895 S. 11).

Frankfurt a. M.; beide haben sowohl preußische wie hessische Beamte zu Mitgliedern. Die Verwaltung der „zu einer Finanzgemeinschaft vereinigten preußischen und hessischen Bahnen erfolgt nach den jeweilig gültigen Verwaltungsvorschriften für die preußischen Staatsbahnen auf Grund eines . . . . . für die Gesamtheit aufgestellten Etats. In demselben wird der an Hessen zu zahlende Anteil am Betriebsüberschuß als Ausgabe gebucht werden, sodaß sich der Betrag, um welchen die Betriebseinnahmen die Betriebsausgaben übersteigen, als Betriebsüberschuß der preußischen Staatseisenbahnen darstellt" (Art. 12). Die vorstehenden auszugsweise hervorgehobenen Bestimmungen des Staatsvertrages mögen genügen, um darzutun, daß es sich bei Abschluß des Vertrages keineswegs darum handelte, durch die Betriebs- und Finanzgemeinschaft eine neue juristische Persönlichkeit, etwa in einem preußisch-hessischen Eisenbahnfiskus zu schaffen, vielmehr ist das Verhältnis nicht anders zu beurteilen, als die Verbindung zweier privater Eisenbahngesellschaften zu dem gleichen Zwecke. Ebenso wie in dem letzten Falle die juristische Persönlichkeit eines jeden der Kontrahenten unverändert nebeneinander bestehen bleibt, ist sowohl der preußische wie der hessische Eisenbahnfiskus nach wie vor der Unternehmer der betreffenden Eisenbahnen, wenngleich zum Zwecke der Vereinfachung der Abrechnung die Maßnahme der Einheitlichkeit des Etats getroffen ist. Für die in § 1 des Haftpflichtgesetzes begründete Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers ist jedoch die durch den Staatsvertrag begründete Eisenbahn-Finanz- und Betriebsgemeinschaft von wesentlicher Bedeutung. Der preußische Staat ist bezüglich der von Hessen eingeworfenen Bahnen als Mitunternehmer anzusehen. Daraus ergibt sich die solidarische Verantwortlichkeit des preußischen Eisenbahnfiskus bei Unfällen auf den zur Betriebsgemeinschaft gehörigen hessischen Strecken. So auch zutreffend das Reichsgericht (Bd. 52, S. 144): „Durch den Staatsvertrag ist für die in Art. 6 desselben bezeichneten hessischen Bahnen und den gesamten preußischen Staatsbahnbesitz ohne Veränderung der Eigentumsverhältnisse an den Bahnen

selbst, eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft geschlossen worden, in der Weise, daß der Betrieb der vereinigten Bahnen für Rechnung beider Staaten erfolgt, die sämtlichen Betriebseinnahmen- und Ausgaben gemeinsam sind, und der Überschuß nach einem speziell festgestellten Maßstabe verteilt wird". Und weiter ebendaselbst: „Ist aber der jetzt verklagte Staatsfiskus hiernach jedenfalls Mitunternehmer für die hier in Frage stehende Bahnstrecke ...., so haftet er auch, und zwar als Gesamtschuldner, für den aus dem Unfalle .... dem Kläger erwachsenen Schaden"[1]).

Anders dagegen ist die Rechtslage bei lediglich durchgehenden Zügen. Hier ist jede Bahn — was für Preußen nur außerhalb des Bereiches der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in Frage kommen kann — ausschließlich für ihre Strecke Betriebsunternehmerin, wobei der Umstand, daß fremde Transportmittel auf ihrer Strecke laufen, unerheblich ist. Denn die fremden Wagen werden zur Beförderung auf der eigenen Strecke übernommen[2]).

γγ Der örtliche Geltungsbereich des Haftpflichtgesetzes.

Was den örtlichen Geltungsbereich des Haftpflichtgesetzes anbelangt, so werden naturgemäß nur solche Unternehmungen davon betroffen, die innerhalb des Gebietes des deutschen Reiches liegen, oder mit anderen Worten: Zur Begründung der Haftpflicht einer Eisenbahn gemäß Reichshaftpflichtgesetz ist erforderlich, daß sich der Unfall auf einer deutschen Strecke ereignet hat. Damit ist für die nicht selten praktisch werdende Frage, ob ein deutscher Postbeamter, der infolge eines Unfalles auf der von deutschen Bahnen befahrenen luxemburgischen Strecke verletzt wird, einen Anspruch gegen die betreffende Eisen-

1) Ebenso Eger, „Haftpflichtgesetz" S. 99 fg., Endemann, „Erläuterung zum Reichshaftpflichtgesetz" S. 45, Westerkamp in Endemanns Handbuch des Handelsrechts, Bd. 3, Buch 3, S. 645 fg. R. O. H. G. Bd. 21, S. 362 u. 23, S. 1; O. L. G. Frankfurt a. M. in E. E. E. IV, S. 79 fg.

2) R. G. E. Bd. 12, S, 145, ferner in E. E. E. I, 5; III, 440; XII, 204; XIV, 123, 124. R. O. H. G. Bd. 22, S. 8. Eger. Haftpflichtgesetz S. 100; Endemann, „Erläuterung zum Reichshaftpflichtgesetz", S. 44. Kah, „Kommentar zum Haftpflichtgesetz", S. 34 Anm. 2. Stenogr. Berichte des Reichstags, Bd. I, S. 605.

bahnverwaltung z. B. gegen den preußischen Eisenbahnfiskus auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes erworben habe, die verneinende Antwort ohne weiteres gegeben. Eger[1]) führt hierzu treffend aus: „Daher kann ein deutscher Postbeamter, welcher den mit der Bahn beförderten Postwagen begleitet und auf einer ausländischen, wenngleich einer deutschen Eisenbahn unterstellten Strecke verletzt wird, sich weder auf § 1 des Haftpflichtgesetzes noch auf Art. 8 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1875 berufen". Auf dem gleichen Standpunkte steht das Reichsgericht. In der Entscheidung vom 21. Januar 1887 (E.E.E. V, 304) heißt es u. a.: „denn es ist nicht zweifelhaft, daß das deutsche Haftpflichtgesetz an sich nur auf Betriebseinrichtungen im Gebiete des deutschen Reiches Anwendung zu finden hat, nur daß, da der Unfall unbestritten auf luxemburgischem Gebiete sich ereignet hat und nach luxemburgischem Rechte der Betriebsunternehmer nur für verschuldete Unfälle haftet, ein Verschulden aber nicht behauptet wird, eine Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung für den fraglichen Unfall weder auf Grund des Haftpflichtgesetzes, noch nach luxemburgischem Rechte besteht". Anders würde der Fall liegen, wenn ein ausländischer etwa ein luxemburgischer Postbeamter, im Betriebe der deutschen Eisenbahn, und zwar auf deutscher Strecke einen Unfall erleidet; hier ist eine Veranwortlichkeit auf Grund des § 1 des Haftpflichtgesetzes gegeben; denn die Nationalität des Verletzten ist unerheblich[1]).

Die Eisenbahnverwaltung kann sich von der ihr unter den oben näher erörterten Voraussetzungen obliegenden Verantwortlichkeit durch den Nachweis befreien, daß der „Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist". Der Begriff der „höheren Gewalt" soll hier in Übereinstimmung mit der in Literatur und Praxis herrschenden Auffassung nur kurz definiert werden; im übrigen mag ein Hinweis auf die einschlägige Literatur und die höchstrichterlichen

δδ Der Begriff der „höheren Gewalt" im Sinne d. Haftpflichtgesetz.

1) Eger, „Haftpflichtgesetz" S. 42.

Entscheidungen genügen[1]). Unter „höherer Gewalt" ist ein zufälliges äußeres Ereignis zu verstehen, welches nicht etwa seinen Ursprung in der Natur der Betriebseinrichtungen hat, sondern durch Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen hervorgerufen ist, wenn dieses Ereignis oder dessen schädliche Folgen bei den gegebenen Verhältnissen selbst bei Anwendung der größtmöglichsten Sorgfalt nicht abgewendet zu werden vermag. Damit scheiden also — was für den Eisenbahnbetrieb besonders in Frage kommt — alle durch Mitwirkung von Betriebsmängeln hervorgerufenen Ereignisse aus (Entgleisung infolge eines Radreifenbruchs!).

εε Der Begriff des „eigenen Verschuldens.

Eine weitere Exkulpationsmöglichkeit besteht in dem von der Eisenbahnverwaltung zu erbringenden Nachweise, daß der Unfall „durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist". Als Verschulden im Sinne des Gesetzes kommt jedes Verschulden in Betracht, also auch Fahrlässigkeit, und zwar auch leichte Fahrlässigkeit. Der Begriff des Verschuldens ist also identisch mit dem in § 276 BGB. festgelegten (vgl. Urteil des R.-G. vom 14. November 1901 in E. E. E. XVIII, 336). Es gehören hierher vor allem die Zuwiderhandlungen gegen Verbote oder Dienstanweisungen, die im Interesse der Verkehrssicherheit erlassen sind, z. B. zu frühes Aussteigen aus dem noch fahrenden Zuge, ebenso Einsteigen in den bereits in Bewegung befindlichen Zug, Hinauslehnen aus dem Fenster usw. Dagegen muß mit dem Reichsgerichte (Urteil vom 23. Dezember 1879 in E. E. E. I, 63 und vom 23. Januar 1880

---

1) Westerkamp in Endemanns Handbuch des Handelsrechts Bd. 3, S. 651 fg. Staub, „Handelsgesetzbuch" 3. und 4. Aufl. S. 1017, § 5; Cosack, „Lehrbuch des Handelsrechts" 2. Aufl. S. 398 fg. Häbler, „Haftpflicht ex recepto; Huber, Begr. der höheren Gewalt; Reindl, „Haftpflichtgesetz" S. 60. Gerth „Der Begriff der vis major" S. 159 fg. Abweichend von der herrschenden Theorie: Exner „Der Begriff der höheren Gewalt" und Hafner „Über den Begriff der höheren Gewalt" Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 33, S. 433.
R. G. E. XXI, 13,394; XI, 146; XIX, 37; XLIV, 27; L, 92; LIV, 404; L 253 ferner E. E. E. XIX, 258; XVII, 57; XVI, 265; I, 250; VI, 102; XVIII, 76; VI, 222; VIII, 40; III, 86; usw.

Bd. I, 80) angenommen werden, daß derartige Zuwiderhandlungen dann nicht als Verschulden zu betrachten sind, wenn sie von der Eisenbahnverwaltung und den Aufsichtsbeamten fortdauernd stillschweigend geduldet werden, ebenso wie in denjenigen Fällen, wo der Verletzte berechtigterweise annehmen konnte, daß das betreffende Verbot im konkreten Falle nicht zur Anwendung komme (R. G. E. vom 7. Dezember 1880 in E. E. E. I, 324 und vom 20. Januar 1885 in E. E. E. XIII, 9). Unter solchen Umständen kann sich auch der Aufenthalt eines Postbeamten im Postwagen während des Rangierens als ein Verschulden darstellen (R. G. E. vom 28. Februar 1882 in E. E. E. II, 224). Es müssen jedoch stets von Fall zu Fall die näheren Umstände in eingehender Weise in Betracht gezogen und gewürdigt werden. So wird man in dem letzterwähnten Beispiel stets dann von einem Verschulden des Postbeamten reden müssen, wenn dieser sich zu einer Zeit in dem Postwagen aufgehalten hat, wo das Rangieren zum Zwecke der Zusammensetzung des Zuges auf der Ausgangsstation stattfand, zu einer Zeit also, wo der Postwagen ebenso wie die übrigen Wagen noch leer war und man billigerweise nicht damit rechnen konnte, daß sich bereits Personen im Zuge befanden, anders dagegen, wenn der bereits in Gebrauch genommene Postwagen zum Zwecke der Weiterbeförderung umrangiert wird, denn das Rangieren der leeren Wagen erfordert nicht die Vorsichtsmaßregeln wie das Umrangieren der besetzten; in ersterem Falle ist an erster Stelle die Betriebsbeschleunigung maßgebend und hiermit muß billigerweise von jedermann gerechnet werden. Wird der Unfall dadurch hervorgerufen, daß der Untergebene lediglich den dienstlichen Weisungen seiner Vorgesetzten Folge leistet, so kann — wiederum unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände des Einzelfalles — von einem Verschulden des Untergebenen im allgemeinen nicht die Rede sein. Trotz des dienstlichen Befehls muß jedoch meines Erachtens stets dann ein Verschulden des Untergebenen angenommen werden, wenn es sich um eine Überschreitung der Dienstgewalt und um ein verbotswidriges Ansinnen handelt und der

Untergebene den Befehl ausführt, trotzdem er die Verbotswidrigkeit kennt und sich bewußt ist, daß er zur Ausführung nicht verpflichtet ist. Bezüglich weiterer zahlreicher zur Entscheidung des obersten Gerichtes gelangter Fälle sei, abgesehen von den bereits oben zitierten, auf die in der Anmerkung aufgeführten Entscheidungen hingewiesen [1]).

β Der Umfang der Verantwortlichkeit.

αα Insbesondere: Ist § 254 B.G.B. anwendbar?

Soviel über die Voraussetzungen der Verantwortlichkeit der Eisenbahn auf Grund des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes. Der Umfang ist in den §§ 3 fg. des Gesetzes näher festgelegt. Da in vorliegender Arbeit keine Kommentierung des Gesetzes gegeben werden soll, so mag es bei einem Hinweis auf den Inhalt des Gesetzes bewenden. Im übrigen wird auf die umfassende Zusammenstellung der einschlägigen Rechtsprechung bei Fritsch „Die Eisenbahnen" unter VI, Anm. 11 fg. verwiesen. Hier soll im Folgenden nur erörtert werden, ob und inwieweit bei der Festsetzung des Umfanges der Verantwortlichkeit die einschlägigen Vorschriften des B.G.B. zur Anwendung gelangen können. Es ist bereits oben hervorgehoben worden, daß die Vorschriften des B.G.B. im Rahmen des Geltungsbereiches des Haftpflichtgesetzes grundsätzlich nicht anwendbar sind, soweit das Haftpflichtgesetz nicht ausdrücklich darauf verweist. Dieser sich aus dem kodifizierenden Charakter des Haftpflichtgesetzes ergebende Ausschluß der Vorschriften des B.G.B. ist jedoch nur auf die einschlägigen, d. h. auf die Bestimmungen über unerlaubte Handlungen (§ 823 fg.) auszudehnen, und selbst auf diese, wie wir unten sehen werden, nicht in vollem Maße, während, soweit es dem legislatorischen Gedanken des Gesetzes entspricht, der Anwendbarkeit der allgemeinen Vorschriften des B.G.B im I. Buche und im I. Abschnitte des II. Buches nichts im Wege steht. So denn auch zutreffend Staudinger, Bd. VI, Bem. I, 2a zu Art. 42 des Einführungsgesetzes zum B.G.B.: „Ferner ist anzunehmen, daß die allgemeinen Vorschriften

1) E. E. E.: XIX. 24; VI, 54; II, 224, 426; XVI, 48; III, 29, 245, 200; XVII, 210, 147; V, 19; E. R. G. Bd. XXXVIII, 162.

des B.G.B.. sowohl im I. Buche wie im I. Abschnitte von Buch II speziell auch auf das Haftpflichtgesetz zur Anwendung kommen müssen, soweit nicht etwa der besondere Zweck und gesetzgeberische Gedanke des Gesetzes im Wege steht"[1]). Es kommt hier vor allem die Vorschrift des § 254 B.G.B. in Frage, welche lautet: „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist". Der Anwendung des zitierten § auf die Fälle der Verantwortlichkeit der Eisenbahn bei Betriebsunfällen steht nicht etwa der Umstand im Wege, daß die Haftung der Eisenbahn ohne Rücksicht auf Verschulden begründet ist, denn aus dem Wortlaute des § 254 insbesondere dem Worte „verursacht" ergibt sich, daß nicht Verschulden auf der einen Seite einem Verschulden auf der anderen Seite gegenüberzustehen braucht, es genügt vielmehr, wenn ein solches auf Seiten des Beschädigten nachgewiesen ist (vgl. Staudinger zu § 254, 2a, Oertmann zu § 254 Anm. 3, Dernburg II, 1 S. 87, R.G.E. Bd. 50, 223, Cohn in Grach. Beitr. 1899, S. 398; Crome, § 336 Anm. Ziff. 10; Planck, zu § 254 Bem. 2, ferner zu § 833 Bem. 4). Andererseits ist nicht jedes Verschulden des Verletzten imstande, die Schadensersatzpflicht der Eisenbahn zu mindern oder gar auszuschließen, vielmehr kommt es in jedem einzelnen Falle darauf an, daß die Kausalität d. h. der ursächliche Zusammenhang zwischen Verschulden und schädigendem Erfolge nachgewiesen wird, wobei auf der anderen Seite nicht nur Mitverschulden der Eisenbahnbeamten, sondern auch andere mitwirkende Ursachen, vor allem auch schon die Tatsache der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes bei der Abwägung der „vorwiegenden" Verursachung in Betracht zu ziehen sind (vgl. R.G.E. vom 24. November 1902 Band 53, S. 75).

1) R. G. E. vom 24. November 1902 in Jur. Woch. 1903 und Band 53, S. 175 fg.

ββ Ist § 840 B.G.B. anwendbar?

Weiterhin mag in diesem Zusammenhange die Anwendbarkeit des § 840 B.G.B. hervorgehoben werden. Der Umstand, daß die Anwendung der im 25. Titel des B.G.B. zusammengestellten Bestimmungen neben dem Haftpflichtgesetze auf die durch dieses Gesetz betroffenen Fälle grundsätzlich ausgeschlossen ist, steht mit der Anwendung speziell des § 840 B.G.B. nicht im Widerspruche. Denn maßgebend für den grundsätzlichen Ausschluß der Bestimmungen des B.G.B. über unerlaubte Handlungen ist der Gesichtspunkt, daß das Haftpflichtgesetz für die Haftung auf Grund der von ihm behandelten Fälle von unerlaubten Handlungen einen speziellen Rechtsgrund darstellt. Da nun aber § 840 B.G.B. bereits die Begründung einer Verantwortlichkeit aus unerlaubter Handlung voraussetzt und lediglich eine gesamtschuldnerische Haftung verschiedener nebeneinander verantwortlicher Subjekte konstruiert, andererseits aber, wie oben ausgeführt, die Haftung auf Grund des Haftpflichtgesetzes als eine Haftung aus unerlaubter Handlung dem Wesen nach zu betrachten ist, so stehen der Anwendung speziell des § 840 auch auf die durch das Haftpflichtgesetz betroffenen Fälle keine rechtlichen Bedenken entgegen. So denn auch das Reichsgericht in Band 53, S. 114: „Hiernach und nach dem, was oben über den inneren Zusammenhang der in § 840 zusammengefaßten Bestimmungen dargelegt worden ist, muß angenommen werden, daß das Gesetz in Absatz 3 (sc. § 840) bei der Verpflichtung des Dritten, der neben einer aus §§ 833—838 ersatzpflichtigen Person für den einem anderen erwachsenen Schaden verantwortlich ist, zwar eine Haftung des Dritten aus einer unerlaubten Handlung im Auge hat, hierbei jedoch diesen Ausdruck in einem weiteren Sinne verstanden wissen will, und zwar so, daß auch ein Tatbestand, wie er in § 835 behandelt ist, noch unter den Begriff der unerlaubten Handlung fällt. Ist dies aber der Fall, so erscheint es gerechtfertigt, als eine Verantwortlichkeit aus einer unerlaubten Handlung im Sinne des § 840 Abs. 3 auch die dem Eisenbahnunternehmer in § 1 des Haftpflichtgesetzes auferlegte Haftung anzusehen". Hieraus ergibt

sich die gesamtschuldnerische Haftung der Eisenbahn, wenn neben ihr für den entstandenen Schaden noch ein anderer auf Grund einer unerlaubten Handlung verantwortlich ist. Insbesondere ist die Eisenbahn „Dritter" im Sinne des § 840 Abs. 3 B.G.B. (vgl. hierüber des näheren die oben auszugsweise zitierte Entscheidung des Reichsgerichts).

b) Die Verantwortlichkeit der Verwaltung gegenüber.

Nachdem wir in obigen Ausführungen die Haftpflicht der Eisenbahnen bei Verletzung und Tötung von Personen insbesondere von Postbeamten, den verletzten Personen gegenüber näher dargetan haben, wenden wir uns im Folgenden zur Besprechung der entsprechenden Beziehungen zwischen Eisenbahn und Postverwaltung. Maßgebend ist hier an erster Stelle der Art. 8 des Eisenbahnpostgesetzes, der im Interesse der Übersichtlichkeit nochmals zitiert werden soll: „Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein im Dienst befindlicher Postbeamter getötet oder körperlich verletzt worden ist und die Eisenbahnverwaltung den nach den Gesetzen ihr obliegenden Schadensersatz dafür geleistet hat, so ist die Postverwaltung verpflichtet, derselben das Geleistete zu ersetzen, falls nicht der Tod oder die Körperverletzung durch ein Verschulden des Eisenbahnbetriebsunternehmers oder einer der im Eisenbahnbetrieb verwendeten Personen herbeigeführt worden ist". Art. 8 bezieht sich lediglich auf das Verhältnis zwischen den beiden Verwaltungen und ist auf die etwaigen Ansprüche des verletzten Postbeamten ohne Einfluß. Vielmehr ist die der Postverwaltung — abgesehen von den weiteren unten näher zu besprechenden Voraussetzungen — gegenüber der Eisenbahn obliegende Ersatzleistung durch die der Eisenbahn dem Verletzten bezw. den Hinterbliebenen des Getöteten auf Grund anderweitiger gesetzlicher Vorschrift zur Last fallende Verantwortlichkeit bedingt, insofern, als der auf Grund Art. 8 gegebene Regreßanspruch nur dann und in dem Umfange zur Entstehung kommt, wenn und inwieweit letztere von dem Verletzten etc. bereits in Anspruch genommen worden ist. Art. 8 setzt weiterhin voraus, daß es sich um Verletzung oder Tötung eines „im Dienst befindlichen" Postbeamten handelt. Es scheiden somit alle

α Die Voraussetzungen des Art. 8 des Eisenbahnpostgesetzes.

diejenigen Fälle aus, wo der Postbeamte außerhalb seiner dienstlichen Tätigkeit mit der Eisenbahn in Berührung tritt, z. B. zum Zwecke einer privaten Reise. Dagegen ist zur Begründung des Regreßanspruches eine direkte dienstliche Betätigung nicht erforderlich, z. B. Einladen der Pakete in den Postwagen oder Beförderung der Postkarren von und zum Zuge, sondern es genügt z. B., wenn sich der Beamte in den Postdiensträumen der Bahnhöfe oder auf den Bahnsteigen lediglich aufhält, z. B. um dort die Züge zu erwarten, wenn also zufällig eine durch den Eisenbahn oder Postbetrieb bedingte Ruhepause in der direkten Betätigung eingetreten ist; denn das Gesetz verlangt nur, daß sich der betreffende Beamte im Dienst „befinde". In allen anderen Fällen ist dagegen der Regreßweg für die Eisenbahn ausgeschlossen, und die ihr evtl. obliegende Schadensersatzpflicht bleibt endgültig zu ihren Lasten.

Ferner ist Voraussetzung die Verletzung oder Tötung eines Postbeamten. Wieweit der Begriff des Postbeamten zu fassen, insbesondere, ob er über die Kategorie der mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung ausgestatteten Bediensteten hinaus auszudehnen sei, darüber hat sich das Reichsgericht in Band 28, S. 89 in durchaus zutreffender Weise dahin geäußert: „Danach stand der Kläger zu der Reichspostverwaltung nicht bloß in einem privatrechtlichen Vertragsverhältnisse, vielmehr war er von der zuständigen Behörde zu einer dauernden Tätigkeit im Dienste und für Zwecke des Reichs unter öffentlicher Autorität und mit öffentlicher Vollmacht berufen, also als Beamter angestellt. Denn dieses Gesetz (sc. Reichsunfallfürsorgegesetz) bezieht sich, wie aus dem Wortlaute der §§ 1, 3 klar zu ersehen ist und überdies in den Motiven zum Entwurf (Stenographische Berichte des Reichstags, 6. Legislaturperiode, II. Session, 1885/1886, Band 4 S. 53, 54) ausdrücklich hervorgehoben ist, nicht bloß auf die in § 4 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 erwähnten Beamten „mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung", sondern ebensowohl auf diätarisch und kommissarisch beschäftigte Beamte, namentlich auch auf solche, welche unter dem

ausdrücklichen Vorbehalte des Widerrufs oder der Kündigung angestellt sind". Wenngleich die zitierten Ausführungen des obersten Gerichts sich auf die Begründung eines Ersatzanspruchs auf Grund des Reichsfürsorgegesetzes beziehen, so ist damit meines Erachtens ein allgemein gültiger Grundsatz aufgestellt, der in gleicher Weise auch für den Art. 8 des Eisenbahnpostgesetzes zu gelten hat. Postbeamte im Sinne des Art. 8 sind daher auch die Posthülfsboten, das sind solche Postbedienstete, die nicht dauernd und mit Pensionsberechtigung, sondern lediglich diätarisch beschäftigt sind. Art. 8 hat daher auch bei Unfällen solcher Personen zur Anwendung zu kommen.

β Das Verhältnis des Art. 8 zu § 12 des Reichsunfallfürsorgegesetzes

Früher hatte der verletzte Postbeamte im allgemeinen nur den auf Grund des § 1 des Haftpflichtgesetzes gegebenen Ersatzanspruch gegen die Eisenbahnverwaltung. Demgegenüber ist die Bestimmung des Art. 8 des Eisenbahnpostgesetzes — wie in den Motiven ausdrücklich hervorgehoben ist — aus der Billigkeitserwägung herausgewachsen, daß man der Eisenbahnverwaltung, deren Inanspruchnahme seit dem Inkrafttreten des Haftpflichtgesetzes insbesondere infolge der durch dieses Gesetz gewährleisteten Haftung ohne Rücksicht auf Verschulden, ganz außerordentlich gesteigert worden war, nicht zumuten könne, den verletzten Postbeamten ohne jeden Regreßanspruch gegen die Postverwaltung Schadensersatz zu leisten, und zwar selbst dann, wenn der fragliche Unfall nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt sei. In diesem Sinne wurde durch Art. 8 für die Eisenbahnverwaltung eine wesentliche Entlastung geschaffen. — Seit dem Inkrafttreten des Reichsunfallfürsorgegesetzes steht dem verletzten Postbeamten bzw. dessen Hinterbliebenen wegen des erlittenen Betriebsunfalles auf Grund des § 1 des genannten Gesetzes auch ein Anspruch — nicht Schadensersatzanspruch! — in dem in § 2 fg. des Gesetzes näher festgelegten Umfange gegen die Postverwaltung zu (Pension, Rente etc.). Es kann daher ein und derselbe Betriebsunfall und die dadurch hervorgerufene Verletzung eines Postbeamten sowohl eine Inanspruchnahme der Eisenbahn, als auch der Postverwaltung begründen.

Die Möglichkeit, sich in doppelter Weise schadlos zu halten, ist dem Verletzten für die meisten Fälle schon durch die Vorschrift des § 12 des Reichsunfallfürsorgegesetzes benommen. § 12 lautet: „Die dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des § 1 des Gesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen vom 7. Juni 1871 (R.G.Bl. S. 207) gegen Eisenbahnbetriebsunternehmer zustehenden Ansprüche gehen auf die Betriebsverwaltung, welche dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweitiger reichsgesetzlicher Vorschrift Pensionen, Kosten des Heilverfahrens, Renten oder Sterbegelder zu zahlen hat, in Höhe dieser Bezüge und vorbehaltlich der Bestimmung des Art. 8 des (Eisenbahnpostgesetzes) Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (R.G.Bl. S. 318) über. — Weitergehende Ansprüche als auf diese Bezüge stehen dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen gegen das Reich oder die Bundesstaaten nicht zu". Es folgt Absatz 3, der hier nicht in Betracht kommt. Wird also ein Reichspostbeamter im Dienste bei dem Betriebe der preußischen Staatsbahn verletzt, so hat er auf Grund des § 1 des Unfallfürsorgegesetzes einen Anspruch auf Rente etc. gegen die Reichspostverwaltung; ist zugleich ein Anspruch gegen die preußische Eisenbahnverwaltung gemäß § 1 des Haftpflichtgesetzes begründet, so geht der letztere auf die Postverwaltung in Höhe der von dieser zu gewährenden Bezüge über. Dies gilt jedoch nur vorbehaltlich der Bestimmung des Art. 8 des Eisenbahnpostgesetzes, d. h. für den Fall, daß die Eisenbahnverwaltung ein Verschulden trifft. Wie ist nun aber die Rechtslage, wenn der Unfall nicht auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen ist und sowohl der Tatbestand des § 1 des Unfallfürsorgegesetzes als auch des Haftpflichtgesetzes gegeben ist und der Verletzte die Postverwaltung in Anspruch nimmt, oder: — ein Verschulden der Eisenbahn vorausgesetzt — wenn der Verletzte an erster Stelle die Eisenbahnverwaltung in Anspruch genommen hat und von dieser

entschädigt worden ist, und sodann die Postverwaltung? In beiden Fällen ist der Übergang des dem Verletzten gegen die Eisenbahnverwaltung auf Grund des Haftpflichtgesetzes zustehenden Anspruches auf die Postverwaltung ausgeschlossen, und zwar im ersten Falle, weil kein Verschulden vorliegt, in letzterem Falle, weil kein Anspruch mehr besteht, da der Verletzte bereits entschädigt ist. Zu dieser Frage ist Folgendes zu bemerken: In dem Wortlaute des § 12 des Unfallfürsorgegesetzes ist die Tendenz des Gesetzes dahin deutlich zum Ausdrucke gebracht, daß die dem Verletzten im einzelnen Falle zu gewährenden Bezüge bzw. Entschädigungen auf ein gewisses Mindestmaß beschränkt bleiben sollen, und wenn dementsprechend Abs. 2 des § 12 die dem Verletzten auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmung von dem Reiche oder einem Bundesstaate — also auch von dem preußischen Eisenbahnfiskus — zu gewährende Entschädigung auf das Maß der im Unfallfürsorgegesetze vorgesehenen Bezüge ein für allemal beschränkt, so ergibt sich daraus mit unbedingter Notwendigkeit, daß es umso weniger dem Willen des Gesetzgebers entsprechen würde, dem Verletzten die Möglichkeit zu geben, sich in doppelter Weise schadlos zu halten, also in dem hier in Frage stehenden Falle sowohl an der Reichspostverwaltung wie auch an der preußischen Eisenbahnverwaltung. Abgesehen hiervon muß ein Klagerecht des Verletzten, der bereits von der Eisenbahnverwaltung entschädigt ist, gegen die Postverwaltung — oder bei umgekehrtem Verhältnis, gegen die Eisenbahnverwaltung — schon aus dem Grunde verneint werden, weil der von der einen oder anderen Verwaltung entschädigte Verletzte tatsächlich keinen Schaden mehr hat, und dieser Einwand würde dem Kläger im Prozesse mit Erfolg entgegengehalten werden. Endlich müssen meines Erachtens, wenn sowohl eine Haftung der Eisenbahn als auch der Post begründet ist, auch hier die allgemeinen Rechtsgrundsätze, welche bei der Verantwortlichkeit mehrerer für eine unerlaubte Handlung maßgebend sind — § 840 B. G. B. — wenn auch nicht entsprechend zur Anwendung,

so doch in Bezug auf das diesen positiven Vorschriften zugrunde liegende Rechtsprinzip zur Geltung gelangen, denn es ist unverkennbar, daß hier ein dem Prinzip nach der gesamtschuldnerischen Haftung des B. G. B. ähnliches Verhältnis vorliegt. Während dort ein juristisches Gesamtschuldverhältnis vorliegt, steht hier eine tatsächliche Verantwortlichkeit mehrerer für denselben Schaden in Frage.

γ Ergebnis. Das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Post bei Tötung oder Verletzung eines Postbeamten infolge eines Eisenbahnbetriebsunfalles gestaltet sich also folgendermaßen: 1. Wenn der Unfall durch ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder einer der im Eisenbahnbetriebe verwendeten Personen herbeigeführt worden ist, zugleich aber die Verantwortlichkeit der Postverwaltung auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes begründet ist und letztere den ihr obliegenden Verpflichtungen dem Verletzten bzw. dessen Hinterbliebenen gegenüber nachgekommen ist, so geht der dem Verletzten etc. gegen die Eisenbahnverwaltung zustehende Anspruch in Höhe der von der Postverwaltung gewährten Bezüge auf letztere über gemäß § 12 Abs. 1 des Unfallfürsorgegesetzes.

2. Liegt dagegen ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder deren Bediensteten nicht vor, so entfällt dieser sonst ipso iure erfolgende Übergang der Ansprüche des Verletzten etc. gegen die Eisenbahnverwaltung auf die Postverwaltung, vielmehr hat in diesem Falle die Eisenbahnverwaltung einen Regreßanspruch gegen die Postverwaltung auf Rückerstattung desjenigen, was sie dem Verletzten auf Grund des Haftpflichtgesetzes oder anderer gesetzlicher Vorschrift geleistet hat gemäß Art. 8 des Eisenbahnpostgesetzes.

Zum Schlusse bleibt noch eine Frage zu erörtern: Ist dem Verletzten unter gewissen Voraussetzungen trotz der Bestimmung des § 12 Unfallfürsorgegesetzes, insbesondere des Abs. 2 nicht die Möglichkeit gegeben, seinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung in uneingeschränkter Weise klageweise zur Geltung zu bringen? Wir kommen zu einer bejahenden Beanwortung dieser Frage aus folgenden

Gründen: Mit dem Reichsgerichte Band 28, S. 89 fg. muß angenommen werden, daß „erst dann, wenn nach Maßgabe des §§ 6, 7 (sc. des Unfallfürsorgegesetzes) festgestellt ist, daß und in welchem Umfange die Betriebsverwaltung Pensionen etc. an den Verletzten zu zahlen hat, dessen Ansprüche an den Eisenbahnunternehmer auf die zur Zahlung verpflichtete Betriebsverwaltung in Höhe der zu zahlenden Bezüge übergehen können". Solange also die Feststellung und somit der Übergang der Ansprüche noch nicht erfolgt ist, bleibt das Klagerecht des Verletzten unberührt und seiner Ausübung steht nichts im Wege. So treffend das Reichsgericht ebenda: „Soweit aber ein Übergang der Ansprüche aus § 1 des Haftpflichtgesetzes auf die Betriebsverwaltung auch nicht stattgefunden hat, ist der Verletzte durch keine Gesetzesvorschrift behindert, diese Ansprüche innerhalb der durch den § 10 Abs. 2 des Fürsorgegesetzes gezogenen Schranken gegen den Eisenbahnunternehmer im Wege der Klage zu verfolgen, und schon mit Rücksicht auf die kurze Verjährungsfrist § 8 des Haftpflichtgesetzes wird er auf rechtzeitige Erhebung der Klage bedacht sein müssen". (Ebenso Fritsch „die Eisenbahnen" III, 5 a Anm. 14).

δ Die Sonderstellung der Kleinbahnen in dieser Hinsicht.

Anders gestaltet sich die Rechtslage, wenn ein Reichspostbeamter im Dienste bei dem Betriebe einer Kleinbahn einen Unfall erleidet. Auf den Betrieb der Kleinbahnen findet weder das Eisenbahnpostgesetz, also auch nicht Art. 8, der der Eisenbahnverwaltung unter gewissen Voraussetzungen einen Regreßanspruch gegen die Post gibt, noch § 12 Abs. 2 des Unfallfürsorgegesetzes Anwendung, welcher den von den Eisenbahnen dem Verletzten bzw. dessen Hinterbliebenen zu leistenden Ersatz auf das Maß der auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes vom Reiche — also hier der Reichspostverwaltung — zu gewährenden Bezüge beschränkt. Daraus ergibt sich einerseits, daß die Eisenbahnverwaltung, wenn sie von dem Verletzten in Anspruch genommen wird, die endgültig Verpflichtete ist und bleibt, da sie sich an der Postverwaltung, selbst wenn ihr oder ihren Bediensteten ein Verschulden nicht nachgewiesen ist, nicht im Regreßwege schadlos halten kann, denn das Klein-

bahngesetz enthält eine derartige Bestimmung nicht. Andererseits ist es dem Verletzten unbenommen, seine Ansprüche gegen die Eisenbahnverwaltung in voller Höhe geltend zu machen und somit eine weitergehende Entschädigung, als die durch das Unfallfürsorgegesetz festgelegten Bezüge, zu erzielen, während zugunsten der Reichspostverwaltung die Bestimmung des § 12 Abs. 1 des Unfallfürsorgegesetzes in vollem Umfange auch im Verhältnisse zu den Kleinbahnen zur Geltung kommt, wonach die dem Verletzten gegen die Eisenbahn etwa zustehenden Ansprüche ipso iure auf die in Anspruch genommene Postverwaltung in Höhe der von dieser gewährten Bezüge übergehen. So auch das Reichsgericht in Band 28, S. 89: „Soweit es sich hierbei um eine Privatbahn handelt, ist in dem Umfange der Haftung des Unternehmers durch das Fürsorgegesetz nichts geändert und gewiß kein Grund ersichtlich, das Klagerecht des Verletzten hier anders zu beurteilen, als im Falle des § 98 des Unfallversicherungsgesetzes". Demnach ist die Stellung der Kleinbahnen in dieser Beziehung eine ungleich ungünstigere als die der Staatsbahnen, und für diese ungleiche Behandlung sind keine stichhaltigen Gründe anzuführen; denn die den Kleinbahnen gegenüber der Postverwaltung obliegenden, wenn auch geringeren, Verpflichtungen bedeuten in Anbetracht des bedeutend geringeren Betriebsumfanges und der entsprechend weniger leistungsfähigen Betriebseinrichtungen eine ebensogroße Belastung wie die der Staatsbahnen. Es wäre daher eine Gesetzesvorlage, die hier eine entsprechende Abhülfe schaffte, sehr zu begrüßen.

2. Die Haftung für Sachschaden.

α Die Ansprüche der Postverwaltung.

An zweiter Stelle besprechen wir die Haftung der Eisenbahn für Sachschaden, und zwar scheiden wir auch hier wieder zwischen dem Verhältnis zur Postverwaltung und demjenigen zu den Postbeamten.

Wir haben bereits oben näher dargelegt, daß das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Post ein außerkontraktliches ist, daß also darauf die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über den Frachtvertrag nicht zur Anwendung kommen können. Vielmehr kommen nur solche Vorschriften in Frage, die eine außerkontraktliche Haftung der Eisenbahn

für Sachschaden festlegen. An erster Stelle kommt § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 in Betracht, der in diesem Punkte durch Art. 105 des Einführungsgesetzes zum B.G.B. aufrechterhalten ist, während er, wie oben näher ausgeführt, bezüglich der Haftung für Verletzung etc. von Personen infolge späterer anderweitiger reichsgesetzlicher Regelung dieser Materie seine Gültigkeit eingebüßt hat.

Als Sachbeschädigung in dem hier fraglichen Sinne kommt in der Hauptsache die Beschädigung der im Eigentume der Postverwaltung stehenden Bahnpostwagen sowie der mit diesen beförderten Postsendungen in Betracht. Bezüglich der letzteren steht eine Schadensersatzpflicht der Eisenbahn gegenüber der Postverwaltung jedoch nur in Frage, soweit die Postverwaltung durch die Inanspruchnahme seitens der Absender bzw. Eigentümer in Anspruch genommen wird, denn nur insoweit kann von einem Schaden der Postverwaltung in diesem Punkte die Rede sein (vgl. E. E. E. XXIX, S. 29 fg.). § 25 des Eisenbahngesetzes lautet: „Die Gesellschaft ist zum Ersatze verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Pflicht nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadensersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten."

Es fragt sich zunächst, ob die Bahnpostwagen unter den Begriff der auf der Bahn beförderten Güter fallen. Das Reichsgericht hat in zwei Fällen Gelegenheit gehabt, zu dieser Frage Stellung zu nehmen und hat beide Male im bejahenden Sinne entschieden: Es ist dies das Urteil vom 29. Oktober 1881 in Sachen der thüringischen Eisenbahngesellschaft gegen den Reichspostfiskus und der Schiedsspruch des vereinigten IV. und V. Senates vom

28. September 1885[1]). In dem zitierten Schiedsspruche wird unter anderem hervorgehoben: „Der Begriff "Güter" umfaßt im Sinne dieses Gesetzes nicht minder wie im Sinne des Art. 390 H. G. B. alle beweglichen Sachen und „Beförderung" ist nach gemeinem wie juristischem Sprachgebrauche jede Fortbewegung von Sachen von einem Ort zum anderen, ohne daß es auf die Modalitäten der Fortbewegung ankommt. Insbesondere vermag es in letzterer Hinsicht einen Unterschied nicht zu begründen, ob die Güter auf anderweite Transportmittel verladen oder in Gemäßheit der ihnen gegebenen Einrichtung unmittelbar auf den Schienen fortbewegt werden, wie dies bei den Eisenbahnpostwagen der Fall ist und auch sonst (z. Bsp. bei den ebenso eingerichteten Möbelwagen) vorkommt. Ingleichen ist es für die vorliegende Frage ohne Erheblichkeit, ob die Eisenbahngesellschaft die Detention des zu befördernden Gutes überkommen hat — worin ein unterscheidendes Merkmal des eigentlichen Frachtvertrags gefunden wird — oder ob sie nur die räumliche Fortbewegung des in der Obhut des Absenders verbliebenen Gutes mittels ihrer bewegenden Kräfte bewirkt." Und weiter: „der § 25 a. a. O. macht ferner die den Eisenbahngesellschaften auferlegte Verpflichtung zum Schadensersatze nicht von der Voraussetzung abhängig, daß zwischen ihnen und den Beschädigten in Hinsicht auf die Beförderung ein unentgeltliches oder überhaupt ein Vertragsverhältnis existiere, denn er erstreckt jene Verpflichtung auch auf Personen und Sachen, die gar nicht auf der Bahn befördert sind, also vor ihrer Beschädigung in irgend einer rechtlichen Beziehung zu der Gesellschaft nicht gestanden haben, und gibt hierdurch zu erkennen, daß es sich um eine den Betriebsunternehmern im öffentlichen Interesse zum Schutze aller in Anlaß des Bahnbetriebes Geschädigten auferlegte Verpflichtung handelt, welche eben deshalb einen weiteren Umfang hat, als die nur den Absendern zu gute kommende,

1) Erstere Entscheidung ist u. a. zu finden in E. E. E. II, 137, letztere ist abgedruckt in Gruchots Beiträgen Bd. XXX, 137.

im Handelsgesetzbuche geordnete Haftpflicht des Frachtführers und als die nur auf körperliche Verletzungen von Menschen bezügliche Haftpflicht aus § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871. Der Umstand also, daß die Beförderung der Bahnpostwagen, sowie der sonstigen Postsendungen auf der Eisenbahn nicht auf Grund vertraglicher Vereinbarung, sondern kraft der den Eisenbahnen vom Gesetze auferlegten Verpflichtung erfolgt, ist für sich nicht geeignet, die Anwendbarkeit des § 25 a. a. O. auf Beschädigungen jener Güter auszuschließen und ebensowenig findet eine dahingehende Annahme in denjenigen Gesetzesvorschriften, welche die Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltung gegenüber der Postverwaltung normiert haben (§ 36 des Gesetzes vom 3. November 1838, das zitierte Reichsgesetz vom 20. Dezember 1875) irgend eine Stütze". Diesen Ausführungen des Reichsgerichts muß in vollem Umfange beigetreten werden; sie stehen auch hinsichtlich des Begriffes der „Beförderung" im Sinne des § 25 a. a. O. im Einklange mit der herrschenden Meinung in der Literatur[1]), wenngleich über die Frage, ob die Beförderungspflicht der Eisenbahn gegenüber der Post sich als ein Ausfluß eines zwischen beiden Verwaltungen bestehenden Vertragsverhältnisses (Frachtvertrag) darstelle, oder ob die Beförderung lediglich kraft der den Eisenbahnen direkt durch das Gesetz auferlegten Verpflichtung erfolge, in der Wissenschaft keine volle Übereinstimmung besteht (vgl. hierüber die obigen Ausführungen). Demnach würde für die Postverwaltung bei Beschädigung der Postwagen oder der darin befindlichen Postsendungen etwa infolge eines Betriebsunfalles (z. B. infolge eines Zusammenstoßes zweier Züge oder einer Entgleisung) ein Klagerecht auf Grund des § 25 des Eisenbahngesetzes gegeben sein. Von dieser Schadensersatzpflicht kann sich die Eisenbahnverwaltung nur durch den Nachweis befreien, „daß der Schade entweder durch die

1) Eger „Das deutsche Frachtrecht" Bd. S. 15 fg. v. Hahn „Kommentar zum H. G. B." 2. Aufl. Bd. II. S. 573 fg. Schott in Endemanns Handbuch des Handelsrechts, Bd. III, S. 295 fg.

eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist".

Was zunächst den Begriff des eigenen Verschuldens anlangt, so sollen hier keine Beispiele konstruiert, vielmehr nur zwei prinzipielle Fragen erörtert werden:

1. Kommt als „eigenes Verschulden" des Beschädigten nur ein Verschulden der Postverwaltung, etwa bei den unmittelbar von derselben getroffenen Maßnahmen (z. B. Dienstanweisungen) in Betracht, oder ist ihr auch ein Verschulden ihrer Beamten anzurechnen?

2. Ist § 254 B. G. B. anwendbar:

ad 1) Es ist davon auszugehen, daß die Postverwaltung mit der Eisenbahn bei Ausübung der ihr eingeräumten Rechte nur durch ihre Beamten in Verbindung tritt; dies gilt insbesondere von dem unmittelbaren Beförderungsdienste. Daraus ergibt sich ohne weiteres, daß ein Verschulden der Postbeamten als ein eigenes Verschulden der Postverwaltung im Sinne des § 25 angesehen werden muß, denn es würde zu ganz unhaltbaren Konsequenzen führen, wollte man den Begriff des eigenen Verschuldens auf die direkten Maßnahmen der Postverwaltung als solche, z. Bsp. die Dienstanweisungen für die Beamten beschränken, deren Befolgung den Schaden zur Folge hat; bei dieser Annahme würde, wie ohne weiteres ersichtlich ist, die Möglichkeit für die Eisenbahn, sich von der Haftpflicht zu befreien, auf eine äußerst geringe Zahl von Fällen unbilligerweise beschränkt werden. Durch § 278 B.G.B. kann hier nicht abgeholfen werden. Denn es muß — entgegen der im Urteile des Oberlandesgerichts Breslau vom 27. September 1904 vertretenen Auffassung — festgehalten werden, daß § 278 die Erfüllung einer vertraglichen Verbindlichkeit, also ein Vertragsverhältnis voraussetzt, während die Verpflichtungen der Eisenbahn gegenüber der Post unmittelbar auf dem Gesetze beruhen, sodaß eine analoge Anwendung des § 278 B.G.B. ausgeschlossen ist. Andererseits treffen die Ausführungen des Reichsgerichts im Urteile vom 11. Mai 1881 (V, 232. und E.E.E. XIV, 160), wonach ein Verschulden des Beauftragten nur in Betracht komme, wenn auch ein

Verschulden des Beschädigten selbst, z. B. bei der Auswahl mitgewirkt habe, nur auf diejenigen Fälle zu, wo eine dritte Person, die in keinerlei weiteren Beziehungen zur Eisenbahn steht, sich also außerhalb des Eisenbahnbetriebes befindet, durch den letzteren einen Schaden erleidet — man denke an Immissionen in anliegende Grundstücke, — während derartige Grundsätze auf das ganz anders geartete, wenn auch nicht vertragsmäßige, Verhältnis von Eisenbahn zur Post nicht ausgedehnt werden könne.

ad. 2.) Dagegen ist die Anwendung des § 254 B.G.B. rechtlich unbedenklich, ebenso wie bei der Verantwortlichkeit der Eisenbahn bei Verletzung etc. von Personen. Es gelten daher die obigen Ausführungen auch für die hier in Frage stehende Verantwortlichkeit für Sachschaden.

b) Die Ansprüche des Postbeamten

Es bleibt endlich noch zu besprechen die Haftung der Eisenbahn für die Beschädigung von Sachen, die im Eigentum eines Postbeamten stehen, natürlich nur soweit der Beamte in Ausübung des Eisenbahnpostdienstes mit der Eisenbahn in Berührung kommt. Bei den nachfolgenden Erörterungen erschien es mit Rücksicht auf die rechtliche Beurteilung dieser Frage geboten, zwischen den Objekten der Sachbeschädigung zu scheiden. In Betracht kommen, soweit mir bei Veranschaulichung der praktisch etwa denkbaren Fälle eine Übersicht möglich erscheint, in der Hauptsache zwei Gruppen von Sachen des Postbeamten: einmal die Kleidungsstücke etc. und sodann das auf der Fahrt mitgeführte Handgepäck.

Was die ersteren angeht, so steht der Postbeamte in dieser Beziehung jedem anderen Dritten in Anbetracht seiner etwaigen Ansprüche gegen die Eisenbahn vollkommen gleich. Wird also z. B. seine Uniform durch außergewöhnliche, unerwartet starke Auswürfe der Lokomotive, — die gewöhnliche, als Folge des regelmäßigen Eisenbahnpostdienstes, wenn auch entsprechend schneller als außerhalb des Bahnbetriebes erfolgende Abnutzung gehört also nicht hierher — beschädigt, so ist ein Schadensersatzanspruch gegen die Eisenbahnverwaltung auf Grund des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes, ebenso wie er jedem anderen

Dritten zusteht, gegeben unter den oben näher besprochenen weiteren Voraussetzungen des genannten §. Denn es kann keinem begründeten Zweitel unterliegen, daß die Kleidungsstücke des im Bahnpostdienste beschäftigten Postbeamten ebenso wie diejenigen etwa irgend eines Passanten, die durch Funkenflug der Lokomotive eines vorbeifahrenden Zuges beschädigt werden, unter die durch § 25 geschützten Güter mitzubegreifen sind. Außerdem kann eine Verantwortlichkeit der Eisenbahn auf Grund der §§ 823 fg. B.G.B. begründet sein, wenn die in diesen Bestimmungen festgelegten Voraussetzungen vorliegen, vor allem ist § 831 B.G.B. zu erwähnen, soweit nicht auch § 31 B.G.B., der gemäß § 89 B.G.B. auch auf den Fiskus Anwendung findet, zum Ziele führt.

Eine eingehendere Erörterung verdient die Frage nach der Haftung der Eisenbahn für die Beschädigung des von den Postbeamten für den eigenen privaten Gebrauch mitgeführten Reisegepäcks. Entscheidungen dieser Art sind meines Wissens vom obersten Gerichte bisher noch nicht gefällt worden. Ebenso ist in der Literatur über diese Frage nur Spärliches zu finden. Sie vermag nur aus dem Wesen des Verhältnisses des Postbeamten zur Eisenbahnverwaltung, soweit er mit ihr dienstlich in Beziehungen tritt, heraus beurteilt zu werden. Der Standpunkt Aschenborns, den wir oben bereits mit näherer Begründung abgelehnt haben, geht dahin, daß zwischen Eisenbahn und Post bezüglich der Beförderung der Postwagen ein Vertragsverhältnis bestehe, worauf die entsprechenden Vorschriften des H.G.B. zur Anwendung zu kommen hätten. Aschenborn deduziert in diesem Sinne weiter, daß die Entschädigungspflicht der Eisenbahn für Beschädigung etc. des von den in den Postwagen als Begleitpersonal mitfahrenden Postbeamten mitgeführten Reisegepäcks ebenso wie die Ersatzpflicht der Eisenbahn für Beschädigung und Verlust des von anderen Reisenden mitgeführten und nicht aufgegebenen Handgepäcks nach H.G.B. § 465 zu beurteilen sei. Aschenborn (S. 121 fg.) führt aus: „Dagegen wird wegen des Verlustes oder der Beschädigung solcher Gegenstände,

welche die im Zuge mitfahrenden Postbeamten als Handgepäck usw. mit sich führen, die Eisenbahn nur in Anspruch genommen werden können, wenn ihr ein Verschulden zur Last fällt" (vgl. H.G.B. § 465, Abs. 3). Dieser Auffassung kann nicht zugestimmt werden. Die Anwendung des § 465 H.G.B. setzt ein Vertragsverhältnis, wenn auch nicht ein speziell auf die Beförderung des Handgepäcks gerichtetes, voraus. Die unentgeltliche Beförderung des letzteren ist jedoch ein Ausfluß des mit der Eisenbahn abgeschlossenen Personenbeförderungsvertrages und die ungleich gelindere Haftung für Handgepäck gegenüber der Haftung für aufgegebenes Gepäck hat lediglich ihren Grund darin, daß letzteres der Eisenbahn gegen besonderen Entgelt in Verwahr gegeben wird zur Ermöglichung einer Beaufsichtigung der auf diese Weise besonders anvertrauten Sachen. Da aber die Beförderung des Postwagens ebensowenig wie des mitbeförderten Postbegleitpersonals auf Grund eines Vertragsverhältnisses erfolgt, so kann von der Anwendung des § 465 H.G.B. auf die Beschädigung oder den Verlust des von den Postbeamten mitgeführten Handgepäcks keine Rede sein.

Eine weitere Frage ist, ob § 25 des Eisenbahngesetzes, der auch für Fälle außerkontraktlichen Schadens einen Ersatzanspruch gewährt, zur Anwendung kommen könne. Auch diese Frage ist meines Erachtens zu verneinen aus folgenden Gründen: Zwar handelt es sich bei der Beförderung des Handgepäcks der Postbeamten um objektiv „auf der Bahn beförderte Güter". Diese Beförderung unterscheidet sich aber von derjenigen der Postwagen in einem wesentlichen Punkte. Während letztere mitsamt dem benötigten Begleitpersonal der Eisenbahn durch das Gesetz zur Pflicht gemacht ist, besteht eine derartige gesetzlich fixierte Beförderungspflicht bezüglich des von den Postbeamten mitgeführten Handgepäcks nicht; die Mitnahme von Handgepäck wird vielmehr lediglich aus Billigkeitsrücksichten geduldet, und für die Menge des Mitgeführten ist ausschließlich das persönliche Bedürfnis des einzelnen Beamten sowie die Menge des etwa zur Unterbringung ver-

fügbaren Raumes maßgebend. Es kann daher keine Rede davon sein, die Eisenbahn in dieser Beziehung auf Grund der strengen Vorschrift des § 25 des Eisenbahngesetzes, der eine Haftung ohne Rücksicht auf Verschulden begründet, haften zu lassen. Vor allem wäre es auch der Tendenz des Gesetzes zuwider und mit dem natürlichen Rechtsgefühl unvereinbar, die Eisenbahn für Verlust und Beschädigung des von den Postbeamten mitgeführten Handgepäcks schärfer haften zu lassen, als für das von den Reisenden mitgenommene nicht aufgegebene Handgepäck, wofür die Eisenbahn gemäß § 465 H.G.B. nur dann verantworlich ist, wenn ihr ein Verschulden zur Last fällt. Ich glaube daher die Anwendbarkeit sowohl des § 465 H.G.B. als auch des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes auf den vorliegenden Fall ablehnen zu müssen. Dagegen kann wohl eine Verantwortlichkeit der Eisenbahn für den Verlust oder die Beschädigung des von den Postbeamten mitgeführten Handgepäcks auf Grund der Vorschriften des B.G.B. über die unerlaubten Handlungen (§ 823 fg.) gegeben sein, und durch diese Vorschriften wird dem Postbeamten auch ein hinreichender Schutz gewährt, andererseits ist eine unbillige Belastung der Eisenbahn mit einer Haftpflicht für Beschädigung etc. von Sachen, die auf ein Verschulden ihrerseits nicht zurückzuführen ist, ausgeschlossen. Dieses Ergebnis beruht meines Erachtens nicht nur auf einer der ratio legis durchaus entsprechenden Gesetzesauslegung, sondern findet auch durch das natürliche Rechtsgefühl eine berechtigte Billigung.

III. Die finanzielle Seite des Verhältnisses der preußischen Staatsbahnen zur Reichspostverwaltung.

Zum Schlusse soll noch ganz kurz die finanzielle Seite des Verhältnisses der preußischen Staatsbahnen zur Reichspostverwaltung gestreift werden[1]). Wir haben oben dargelegt, daß die von der Eisenbahn der Post zu gewährende Leistungen bis zu einem gewissen Grade vollkommen unentgeltliche sind. Diese unentgeltlichen Leistungen erfordern von der Eisenbahnverwaltung einen nicht zu unterschätzenden Kostenaufwand. Letzterer steigt naturgemäß stetig mit der Erweiterung des Verkehrsnetzes. So betrugen die Selbstkosten der Leistungen für die Post — roh geschützt — im Etatsjahr 1892 insgesamt 29234498 Mark, denen an von der Post gezahlten Vergütungen 5407583 Mark gegenüberstanden, sodaß ein Überschuß von 23826915 Mark zu Lasten der Eisenbahn verblieb. Dieser Überschuß betrug im Jahre 1900 bereits 28810442 Mark und im Jahre 1910 nicht weniger als 39529027 Mark. Diese bedenkliche Belastung des preußischen Eisenbahnfiskus war es, die schon im Jahre 1893 das Abgeordnetenhaus veranlaßte, die Regierung um die alljährliche Vorlage einer Selbstkostenberechnung für die von den preußischen Staatsbahnen der Post unentgeltlich zu gewährenden Leistungen zu ersuchen. Diesem Wunsche des Abgeordnetenhauses ist die Regierung denn auch nachgekommen, sodaß nunmehr sowohl in den dem Landtage alljährlich vorgelegten Berichten über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen als auch in den Erläuterungen zum Etat schätzungsweise Mitteilungen über die Selbstkosten auf näher festgelegter Grundlage gemacht werden. Bezüglich der seinerzeit gleichzeitig angeregten Änderung des Eisenbahnpostgesetzes von 1875 zum Zwecke einer Erhöhung der von der Reichspost zu entrichtenden Ver-

1) Vgl. des näheren: Poppe, „Die finanziellen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahn", Berlin 1911 und „Denkschrift über das Verhältnis der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zur Reichspostverwaltung.

gütungen ist es jedoch bei den zwischen der Regierung und dem Reichskanzler gepflogenen eingehenden Beratungen geblieben, da man auf erhebliche Bedenken stieß. Denn — so äußerte sich die Regierung — mit der Verminderung der Rechte der Post sei eine Einschränkung der wirtschaftlichen Tätigkeit der Post verbunden, was wiederum eine Schädigung der gewerblichen und industriellen Interessen der Nation zur Folge haben würde. Auch sei eine Einschränkung der Postvergünstigungen im Interesse der Reichsfinanzen sowie zur Vermeidung einer Schädigung des Reichsgedankens nicht ratsam. Inwieweit diese von der Regierung vorgebrachten Bedenken berechtigt sind, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls wäre, wenn seinerzeit die Initiative von Preußen in dem erwähnten Sinne ausgegangen wäre, der Versuch, eine Änderung des Gesetzes von 1875 herbeizuführen, an dem Widerstande der gesetzgebenden Faktoren des Reichs gescheitert, und eine solche Anregung erscheint auch heute noch mit Rücksicht auf die Lage der Reichsfinanzen aussichtslos.

Lebenslauf.

Als Sohn des verstorbenen Gymnasialdirektors Dr. Iltgen wurde ich am 21. Januar 1890 in Culm in Westpreußen geboren. Nach Versetzung meines Vaters ins Rheinland besuchte ich in Trier die Volksschule und im Anschluß daran das Friedrich-Wilhelmsgymnasium, wo ich Ostern 1909 das Zeugnis der Reife erwarb. Ich studierte sodann semesterweise an den Universitäten: Bonn, Berlin, München, Berlin und wieder Bonn. Juli 1902 bestand ich in Cöln die Referendarprüfung. Während der ersten neunmonatigen Ausbildungszeit war ich mit Unterbrechung durch meine einjährige Dienstzeit beim Amtsgericht Merzig an der Saar tätig. Sodann wurde ich dem Landgericht in Trier überwiesen, wo ich bis zu meiner Einberufung bei Ausbruch des Krieges beschäftigt war.